
U d'/of OTTAWA
39003001057149



LA

GUERRE DE 1914

671

Grande-Bretagne. — NOTE DU CHARGÉ D'AFFAIRES DE GRANDE-BRETAGNE AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE AU SUJET DE L'ARMEMENT DES NAVIRES DE COMMERCE DANS LES EAUX NEUTRES, EN DATE DU 4 AOUT 1914 (1).

Nº 252. Ambassade britannique. Washington, 4 août 1914.

A raison de l'état de guerre existant actuellement entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, j'ai l'honneur, sur les Instructions du principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les affaires étrangères, de vous faire la communication suivante au sujet de l'armement des navires de commerce dans les eaux neutres.

Comme vous le savez, il est reconnu qu'un gouvernement neutre est tenu d'user de due diligence pour interdire à ses sujets ou citoyens de construire et de mettre en état de prendre la mer au profit des belligérants des vaisseaux destinés à des buts de guerre et aussi d'empêcher le départ de semblables vaisseaux hors de sa juridiction. Le point de départ de la reconnaissance universelle de ce principe est les trois règles formulées dans l'article VI du traité entre la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique pour la solution amiable de toutes les causes de différends entre les deux pays, signé à Washington le 8 mai 1871. Ces règles, que le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement des États-Unis ont décidé d'observer entre eux à l'avenir, sont ainsi conçues :

« Un gouvernement neutre est tenu : 1º d'user de toute due diligence pour empêcher, dans sa juridiction, la mise en état de prendre la mer, l'équipement ou l'armement de tout navire qu'il a des motifs raisonnables de croire destiné à croiser ou à faire la guerre contre une puissance avec laquelle il est en paix, et aussi d'employer la même diligence à empêcher le départ hors de sa juridiction de tout navire destiné à croiser ou à faire la guerre comme il est dit ci-dessus, ce navire ayant été adapté en totalité ou en partie à un usage de guerre ;

2º De ne permettre ni souffrir que l'un des belligérants fasse de ses ports ou de ses eaux la base d'opérations navales contre l'autre, ou s'en serve pour augmenter ou renouveler ses approvisionnements militaires, ses armements, ou pour renouveler ou augmenter ses approvisionnements militaires ou ses armes, ou pour recruter des hommes ;

3º D'exercer toute due diligence dans ses ports et ses eaux, et à l'égard de toutes les personnes se trouvant dans sa juridiction, pour empêcher toute violation des obligations et des devoirs ci-dessus énoncés ».

(1) Les textes concernant les relations des Etats-Unis d'Amérique avec les puissances belligérantes ont fait l'objet d'une publication officielle du Département d'Etat des Etats-Unis intitulée : *Diplomatic Correspondence with belligerent Governments relating to neutral Rights and Duties*.

Les règles qui précèdent peuvent être considérées comme ayant acquis la force de régles de droit international généralement reconnues, et la première d'entre elles est reproduite presque textuellement dans l'article VIII de la convention XIII de la Haye de 1907 concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, dont les principes ont été acceptés dans la pratique par chacun des États maritimes.

Cependant l'Allemagne, avec laquelle la Grande-Bretagne est en guerre, a comme régle de conduite de convertir ses navires marchands en navires de guerre sur la haute mer, et il est dès lors probable qu'elle s'efforcera, en vue d'une telle conversion, de faire équiper des navires marchands dans les ports des États-Unis et de les expédier hors de ces ports.

Il est probable que, même si le complément final de ces mesures propres à permettre à des navires marchands d'agir comme croiseurs doit se réaliser en haute mer, la plupart des arrangements préliminaires auront été faits avant que les navires aient quitté le port, de façon que le but de guerre auquel ils sont destinés après avoir quitté les eaux neutres se sera plus ou moins manifesté avant leur départ.

En appelant votre attention sur les « règles du traité de Washington » et la convention de la Haye ci-dessus mentionnées, j'ai l'honneur de déclarer que le gouvernement de Sa Majesté tiendra en conséquence le gouvernement des États-Unis pour responsable de tous dommages au commerce ou à la navigation britanniques, et généralement de toute atteinte aux intérêts de la Grande-Bretagne, qui pourront être causés par des navires équipés dans les ports des États-Unis ou qui ont quitté ces ports.

J'ai, etc.

COLVILLE BARCLAY.

672

Grande-Bretagne. — COMMUNICATION DU CHARGÉ D'AFFAIRES DE GRANDE-BRETAGNE AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE AU SUJET DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS, EN DATE DU 9 AOUT 1914 (1).

N° 250. Ambassade britannique. Washington, 9 août 1914.

Me référant à ma Note n° 252 du 4 courant (2), j'ai l'honneur de vous informer que j'ai maintenant reçu des Instructions de sir Edward Grey pour vous faire une nouvelle communication sur l'explication de la position prise par le gouvernement de Sa Majesté au sujet de la question des navires marchands armés.

Comme vous le savez sans doute, un certain nombre de navires de commerce britanniques sont armés. Mais cela est une mesure de précaution adoptée seulement dans un but de défense, qui, d'après les règles existantes du droit international, constitue le droit de tous les navires de commerce lorsqu'ils sont attaqués.

D'après la règle britannique, des navires marchands britanniques ne peuvent pas être convertis en navires de guerre dans un port étranger, pour la raison que la Grande-Bretagne ne saurait admettre le droit d'un État de faire une conversion en haute mer. Le devoir d'un neutre d'interner ou de faire partir immédiatement des vaisseaux belligérants est limité à ceux qui sont actuellement ou virtuellement des navires de guerre ; et, dans l'opinion du gouvernement de Sa Majesté, un gouvernement neutre n'a dès lors pas le droit d'interner des navires marchands britanniques armés, qui ne peu-

(1) *Note.* — Une communication analogue a été adressée à tous les gouvernements neutres.
(2) V. le texte qui précède.

vent pas être convertis sur la haute mer en navires de guerre, ni d'obliger ces navires à débarquer leurs canons avant de prendre la mer.

D'autre part, le gouvernement allemand a prétendu avoir le droit de convertir en haute mer ses navires de commerce en navires de guerre, et le gouvernement de Sa Majesté maintient en conséquence sa prétention que des navires qui sont appropriés pour être convertis, et peuvent d'après les règles allemandes être convertis en haute mer en navires de guerre, devraient être internés à défaut d'assurances obligatoires, dont le gouvernement neutre intéressé assumerait la responsabilité, qu'ils ne seront pas convertis.

J'ai, etc.

COLVILLE BARCLAY.

673

États-Unis d'Amérique. — NOTE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE AU CHARGÉ D'AFFAIRES BRITANNIQUE A WASHINGTON AU SUJET DE L'ARMEMENT DES NAVIRES DE COMMERCE DANS LES EAUX NEUTRES ET DE LEUR CONVERSION EN NAVIRES DE GUERRE SUR LA HAUTE MER, EN DATE DU 19 AOUT 1914.

N° 763. 72111/85. Département d'État. Washington, 19 août 1914.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre communication n° 252 du 4 courant (1), faite au gouvernement américain en vertu d'Instructions du principal secrétaire d'État de Sa Majesté pour les affaires étrangères, en ce qui concerne l'armement de navires de commerce dans des eaux neutres.

Cette communication fait connaître les principes de neutralité, tels qu'ils sont contenus dans le traité signé à Washington le 8 mai 1871, par les représentants des États-Unis et de la Grande-Bretagne, et reproduits, comme vous le savez, presque textuellement dans l'article VIII de la convention de la Haye signée le 18 octobre 1907, concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, principes qui, ainsi que vous le déclarez, ont été admis dans la pratique des États maritimes.

Elle considère ensuite la question de la conversion des navires marchands ennemis en haute mer, à laquelle s'oppose la politique de votre gouvernement. Il est de plus déclaré dans cette communication que l'Allemagne admet la possibilité d'une pareille conversion, de sorte qu'il est à prévoir qu'elle usera des ports des États-Unis pour y équiper et en faire partir des navires en vue de leur conversion et que la plupart des arrangements préliminaires relatifs à une conversion auront eu lieu dans des ports neutres avant que les navires procédassent en haute mer à leur transformation complète en vaisseaux de guerre.

L'objet de la communication est apparemment d'établir les principes de droit que votre gouvernement pense que les États-Unis devraient appliquer pour accomplir leurs obligations de puissance neutre, spécialement sur la question de la conversion des navires de commerce en navires de guerre, et, considérant ces principes comme exacts, d'imposer au gouvernement américain la responsabilité des dommages au commerce ou à la navigation britanniques, ou généralement de toute atteinte aux intérêts britanniques, si ces principes, que vous supposez exacts, ne sont pas appliqués aux navires de commerce allemands « équipés dans des ports des États-Unis ou partis de ces ports ».

En réponse à cette communication, il ne semble pas convenable d'entrer dans quelque discussion sur ce que peut être ou non la conduite de l'Allemagne sur la question

(1) V. ci-dessus, p. 1.

de la conversion des navires de commerce, pouvant se trouver dans la juridiction des États-Unis, en navires de guerre, après qu'ils ont quitté des ports américains et ont atteint la haute mer. L'affirmation du droit de convertir des navires de commerce en haute mer, faite par l'Allemagne à la seconde Conférence de la Haye et maintenue à la Conférence navale de Londres, ne saurait par elle-même indiquer une intention de la part du gouvernement allemand d'exercer un pareil droit, et le Département d'État ne se croit pas autorisé, dans sa correspondance avec des gouvernements étrangers, à supposer, en l'absence d'une information déterminée, que telle soit l'intention du gouvernement allemand. Ce Département examinera toutefois avec soin les faits et les circonstances de chaque cas particulier quand son attention sera appelée sur lui.

La question du lieu où le droit de conversion peut être exercé par un belligérant, difficile en elle-même, est compliquée par le fait qu'il existe une diversité d'opinions entre les États maritimes parties dans la guerre actuelle, et que dans les Conférences, auxquelles il a été fait allusion, la délégation britannique a déclaré qu'il n'y avait pas sur ce point de règle de droit international. L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ont insisté dans ces Conférences en faveur du droit d'opérer en haute mer la conversion des navires de commerce. La France et la Russie, alliées de la Grande-Bretagne dans la guerre actuelle, se sont de même prononcées dans le sens de la conversion en haute mer. La Grande-Bretagne et la Belgique, associées à la France et à la Russie dans la poursuite des hostilités contre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, se sont opposées au droit de conversion sur la haute mer à la seconde Conférence de la Haye où ces deux pays étaient représentés ; et, à la Conférence navale de Londres, à laquelle la Belgique n'avait pas été invitée et à laquelle elle n'a pas participé, la Grande-Bretagne a maintenu son attitude antérieure. On voit ainsi que le droit de convertir des navires marchands en haute mer a été soutenu dans des Conférences internationales par quatre des États maritimes actuellement en guerre et que deux des États maritimes maintenant en conflit se sont opposés à ce droit. Il s'ensuit que les pays maritimes en guerre avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie sont également divisés sur la question.

A la seconde Conférence de la Haye, la délégation britannique, opposée à la conversion en haute mer, a déclaré qu'il n'existait pas sur la question de règle de droit international. Dans le Memorandum soigneusement préparé qu'il présenta aux États invités à la Conférence navale de Londres, le gouvernement britannique a dit, d'autre part : « Il n'existe pas de pratique générale des nations ayant prévalu dans le passé sur ce point et d'où les principes puissent être déduits et formulés comme étant les règles établies du droit international. Autant qu'on puisse s'en assurer, il n'y a pas de précédents sur ce sujet ».

Dans le rapport officiel de la Conférence, rédigé par M. Renault, il a été dit qu'un arrangement au sujet de la conversion en haute mer était impossible ; et, dans le rapport des délégués britanniques à leur gouvernement, il est déclaré ce qui suit : « Nous avons rencontré un refus de faire aucunes concessions ou de retrancher un iota en ce qui touche la prétention à l'exercice absolu et complet de ce droit que ses partisans revendiquent comme une règle constituant une partie du droit international existant. Dans ces conditions, nous avons senti qu'il n'y avait pas autre chose à faire qu'à refuser d'admettre ce droit, et le résultat est que la question est restée ouverte ».

Il est évident que la question de la conversion devra être examinée et considérée avec soin, et, à raison de ces circonstances, le Département d'État regarde comme inopportun d'indiquer sa conduite quant aux mesures qu'il prendrait dans une éventualité qui ne s'est pas encore présentée ; il se contente donc, sur ce point, d'accuser réception de votre Note.

Dans le cours de votre communication il est dit qu'il est reconnu « qu'un gouvernement neutre est tenu d'user de due diligence pour interdire à ses sujets ou citoyens de construire et de mettre en état de prendre la mer, au profit des belligérants, des vaisseaux destinés à des buts de guerre et aussi d'empêcher le départ de semblables vaisseaux hors de sa juridiction ». Il est allégué à cet égard que « le point de départ de la recon-

naissance universelle de ce principe est les trois règles formulées dans l'article VI du traité entre la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique pour la solution amiable de toutes les causes de différends entre les deux pays, signé à Washington le 8 mai 1871 ». Après avoir indiqué les trois règles de Washington, la Note continue ainsi : « Les règles qui précèdent peuvent être considérées comme ayant acquis la force de règles de droit international généralement reconnues, et la première d'entre elles est reproduite presque textuellement dans l'article VIII de la convention XIII de la Haye de 1907 concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, dont les principes ont été acceptés dans la pratique par chacun des États maritimes ».

Comme la communication attribue apparemment une grande importance à l'expression « due diligence », contenue dans le traité de Washington, on croit essentiel dans le cas présent de citer la définition de cette expression, donnée dans la sentence de Genève de 1872, et qui est la suivante : « La « due diligence » dont il est parlé dans la première et la troisième des dites règles doit être employée par les gouvernements neutres en raison directe des dangers qui pourraient résulter pour l'un ou l'autre des belligérants du manque d'observance des devoirs de la neutralité de leur part ».

L'expression « due diligence » a figuré dans le projet soumis par la délégation britannique à la seconde Conférence de la Haye, et qui a servi de base à l'article VIII. L'article VIII a été finalement adopté dans les termes suivants : « Article VIII. Un gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour empêcher dans sa juridiction l'équipement ou l'armement de tout navire, qu'il a des motifs raisonnables de croire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles contre une puissance avec laquelle il est en paix. Il est aussi tenu d'user de la même surveillance pour empêcher le départ hors de sa juridiction de tout navire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles, et qui aurait été, dans ladite juridiction, adapté en tout ou en partie à des usages de guerre ».

Comme l'expression « due diligence » a été jugée obscure, elle fut écartée, ainsi que le déclare le savant rapporteur de la convention, M. Louis Renault, dans le rapport qu'il a élaboré et qui, joint à la convention, est, conformément à la pratique des Conférences internationales, considéré comme une interprétation officielle et autorisée de la convention qu'il explique et justifie. « L'expression de *due diligence*, dit M. Renault, devenue célèbre par son obscurité depuis qu'elle a été solennellement interprétée, a été écartée. On se contente de dire d'abord que le neutre est *tenu d'user des moyens dont il dispose*... puis, d'user de la même surveillance ».

Il est à présumer que l'article VIII qui « reproduit presque textuellement » la première règle du traité de Washington doit être interprété dans le sens indiqué par le rapport de M. Renault comme étant celui dans lequel il a été adopté ; spécialement la Grande-Bretagne et les États-Unis ont ratifié la convention sans faire aucune objection ni réserves au sujet de l'article VIII.

Il paraît évident, en conséquence, que ni les termes ni l'interprétation des dispositions des traités sur ce point n'obligent les États-Unis à assumer le rôle d'un assureur. Dès lors, les États-Unis refusent de considérer comme un exposé exact de leur responsabilité l'allégation de votre Note que « le gouvernement de Sa Majesté tiendra en conséquence le gouvernement des États-Unis pour responsable de tous dommages au commerce ou à la navigation britanniques, et généralement de toute atteinte aux intérêts de la Grande-Bretagne, qui pourront être causés par des navires équipés dans les ports des États-Unis ou qui ont quitté ces ports ».

Les États-Unis ont toujours regardé les trois règles de Washington comme déclaratoires du droit international, et comme les conséquences nécessaires et naturelles de la doctrine de neutralité, proclamée et suivie par eux depuis les guerres de la Révolution française, auxquelles la Grande-Bretagne a été partie. Les trois règles peuvent, dans l'opinion du gouvernement américain, seulement être considérées comme le point de départ de la doctrine de ce degré de diligence qu'un neutre doit observer dans le sens que sa reconnaissance par la Grande-Bretagne dans une importante controverse interna-

tionale a appelé l'attention d'une façon marquée sur une doctrine déjà existante, et a fourni un encouragement à son incorporation et à sa définition dans la convention de la Haye concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.

Les États-Unis, depuis les premiers jours de leur existence, se sont toujours préoccupés de leurs devoirs et de leurs droits de neutres, et, sans autre examen de votre communication, je vous prie de déclarer à votre gouvernement qu'il n'existe aucun motif de prévoir que les États-Unis seront moins attentifs à leurs devoirs et à leurs droits de puissance neutre dans le cas présent qu'ils ne l'ont été dans le passé.

J'ai, etc.

W. J. Bryan.

674

États-Unis d'Amérique. — Communication du secrétaire d'Etat des États-Unis d'Amérique au chargé d'affaires britannique a Washington au sujet des navires de commerce armés, en date du 20 aout 1914.

Département d'État. Washington, 26 août 1914.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication n° 259 du 9 courant (1) faite au Département d'État d'après les Instructions de sir Edward Grey, en ce qui concerne la question des navires de commerce armés. Cette communication informe le gouvernement américain qu'un certain nombre de navires de commerce britanniques sont armés par mesure de précaution dans un but de défense et soutient que de tels navires de commerce ne peuvent pas être considérés comme des vaisseaux de guerre et soumis au traitement accordé à ces vaisseaux dans des ports neutres.

Dans le dernier paragraphe de cette communication, vous appelez l'attention sur le droit réclamé par le gouvernement allemand, en conformité de ces règles, de convertir les navires marchands sur la haute mer en vaisseaux de guerre, et la communication indique la prétention du gouvernement britannique que le gouvernement neutre intéressé engage sa responsabilité s'il n'interne pas de semblables navires, à défaut d'assurances données que ces navires ne seront pas convertis en vaisseaux de guerre sur la haute mer.

Le Département d'État reconnaît sans commentaire l'exposé de la politique britannique en ces matières et aussi la compréhension britannique des intentions et de la politique de l'Allemagne, mais en ce qui touche la responsabilité des États-Unis, je vous renvoie à la Note du Département du 19 courant répondant à votre Note n° 252 du 4 (2).

(1) V. ci-dessus, p. 2.
(2) V. ci-dessus, p. 3 et 1.

675

Grande-Bretagne. — Communication de l'ambassadeur britannique a Washington au secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique au sujet des navires de commerce armés, en date du 25 aout 1914.

Ambassade britannique. Washington, 25 août 1914.

Me référant aux Notes de M. Barclay, n° 252 et 259 des 4 et 9 août (1), exposant complètement la position prise par le gouvernement de Sa Majesté au sujet de la question des navires marchands armés, j'ai l'honneur, à raison du fait qu'un certain nombre de navires de commerce armés britanniques vont maintenant visiter les ports des États-Unis, de déclarer à nouveau que l'armement des navires marchands britanniques est seulement une mesure de précaution adoptée dans un but de défense contre une attaque d'un bâtiment ennemi.

J'ai été en même temps chargé par le principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les affaires étrangères de donner au gouvernement des États-Unis les assurances les plus complètes que les navires marchands britanniques n'useront jamais de cet armement dans un but d'attaque, qu'ils sont simplement des navires de commerce pacifiques armés pour leur défense, qu'ils ne tireront jamais à moins qu'on n'ait d'abord tiré sur eux, et qu'ils ne procéderont dans aucune circonstance à une attaque de quelque navire.

Cecil Spring Rice.

676

Grande-Bretagne. — Communication de l'ambassadeur britannique a Washington au secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique, au sujet de navires de commerce armés se trouvant dans les eaux neutres, en date du 4 septembre 1914.

Ambassade britannique. Washington, 4 septembre 1914.

J'ai l'honneur de vous informer qu'à la demande de votre Département, j'ai attiré l'attention de mon gouvernement sur le fait que deux navires marchands britanniques — l'*Adriatic* et le *Merrion* — se trouvaient en ce moment dans des ports des États-Unis et qu'ils portaient des canons, le premier quatre et l'autre six. J'ajoute que le fait que ces navires portent des canons est de nature à soulever des questions difficiles en ce qui touche l'application par le gouvernement des États-Unis de la neutralité des ports américains, bien qu'une assurance ait été donnée que ces canons doivent être employés seulement dans un but défensif et dans le cas où les navires marchands en question seraient attaqués par un navire ennemi dans un voyage commercial.

J'ai maintenant reçu la réponse de sir Edward Grey. Celui-ci m'informe que le gouvernement de Sa Majesté estime qu'il n'est pas conforme à la neutralité et au droit international de détenir dans des ports neutres des navires de commerce ayant des armements purement défensifs. Mais comme le gouvernement des États-Unis détient des navires marchands armés équipés pour une guerre offensive et afin d'éviter les questions difficiles sur le caractère et le degré d'armement qui doit justifier une détention, le gou-

(1) V. ci-dessus, p. 1 et 2.

vernement de Sa Majesté a pris des arrangements pour faire mettre à terre les canons du *Merrion*, l'*Adriatic* ayant déjà mis à la voile avant que des ordres aient pu l'atteindre. Dans le cas de ce dernier navire, la liste des passagers et l'état du chargement ont prouvé qu'il a été mis en mer pour des affaires commerciales ordinaires. Les pièces et d'autres papiers relatifs à ce cas seront dûment communiqués à votre Département.

Cela a été fait sans préjudice du principe général que le gouvernement de Sa Majesté a indiqué et auquel il adhère.

Je suppose que votre gouvernement ne fera aucune objection à ce que les canons soient postérieurement transportés en Angleterre à titre de chargement par quelque navire, démontés et sans munitions.

J'ai, etc...

CECIL SPRING-RICE.

677

Grande-Bretagne. — MEMORANDUM DE L'AMBASSADEUR BRITANNIQUE A WASHINGTON ADRESSÉ AU GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE AU SUJET DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS, EN DATE DU 9 SEPTEMBRE 1914.

Ambassade britannique. Washington, 9 septembre 1914.

Le gouvernement allemand a ouvertement entrepris d'armer des navires marchands pour détruire le commerce et il revendique même le droit de procéder à l'armement et à l'équipement de ces navires marchands dans des ports neutres et sur la haute mer. En conséquence de cela, l'Amirauté britannique s'est trouvée obligée, d'accord avec la pratique suivie dans les grandes guerres de l'histoire, d'armer un certain nombre de navires marchands britanniques pour leur propre défense seulement.

La pratique d'armer des navires pour leur propre défense est très ancienne et elle a été ordonnée en Angleterre par une proclamation royale dès les premiers temps du XVIIe siècle. Pendant les guerres napoléoniennes, le droit d'armer pour sa défense a été reconnu par les Cours de prises de la Grande-Bretagne et des États-Unis dans les cas du *Catherine Elizabeth* (Grande-Bretagne) et du *Néréide* (États-Unis). Le droit pour un navire de commerce d'un belligérant de porter des armes et de résister à une capture a été clairement et nettement établi dans les temps modernes. Ce droit de résistance des navires marchands est reconnu par le code naval des États-Unis, par le code italien pour la marine marchande et par les règlements de prises russes. Des écrivains autorisés dans beaucoup de pays d'Europe ont aussi reconnu ce droit. Comme autorité allemande, on peut citer feu le docteur Perels, de son vivant Conseiller légal de l'Amirauté allemande, qui a cité en l'approuvant l'article 10 du code naval des États-Unis, aux termes duquel « le personnel des vaisseaux marchands d'un ennemi qui, pour sa propre défense et pour la protection du vaisseau confié à ses soins, résiste à une attaque, a droit, s'il est capturé, à l'état de prisonnier de guerre ». L'Institut de droit international, dans sa session de 1913, a préparé et adopté un Manuel des lois de la guerre maritime, dont l'article 10 déclare expressément que les navires privés sont autorisés à employer la force pour se défendre eux-mêmes contre l'attaque d'un navire de l'ennemi.

Un navire marchand armé simplement pour sa propre défense est donc en droit, d'après le droit international, de posséder l'état de navire commerçant pacifique dans des ports neutres, et le gouvernement de Sa Majesté ne réclame pas à ce sujet pour les navires marchands britanniques un traitement meilleur que celui qui est accordé aux navires des autres puissances. Il considère que ce sont seulement les navires marchands dont on

a l'intention d'user comme croiseurs qui devraient être traités comme navires de guerre, et il pense que le point de savoir si un navire déterminé portant un armement est destiné à une action offensive ou à une action défensive peut être décidé par un simple critérium, à savoir s'il a été engagé pour un commerce ordinaire et s'il a embarqué un chargement et des passagers dans la manière ordinaire. Lorsqu'il en est ainsi, il n'y a aucune règle du droit international qui puisse justifier qu'un tel navire, même armé, soit traité autrement qu'un navire de commerce pacifique.

678

Grande-Bretagne. — MEMORANDUM DE L'AMBASSADEUR BRITANNIQUE A WASHINGTON, ADRESSÉ AU GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, AU SUJET DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS, EN DATE DU 9 SEPTEMBRE 1914.

Ambassade britannique. Washington, 9 septembre 1914.

Dans un Memorandum daté de ce jour (1), l'ambassadeur britannique a indiqué les motifs pour lesquels le gouvernement de Sa Majesté estime que les navires marchands britanniques qui sont armés seulement dans un but défensif sont en droit d'être traités comme des navires de commerce pacifiques.

Au moment où cette communication était faite au gouvernement des États-Unis, l'ambassadeur britannique a entendu dire que des navires marchands allemands ayant un armement offensif se seraient échappés de ports américains, spécialement de ports de l'Amérique du Sud, pour piller le commerce britannique, en dépit de toutes les précautions prises. Des croiseurs allemands dans l'Atlantique continuent d'une manière ou d'une autre à obtenir d'amples approvisionnements de charbon qui leur sont expédiés de ports neutres. Si le gouvernement des États-Unis admet que des navires marchands britanniques qui se livrent de bonne foi au commerce et qui portent des canons à l'arrière seulement n'ont pas un armement purement défensif, une atteinte inévitable, et qui serait déplorable, peut être portée aux intérêts britanniques et indirectement aussi au commerce des États-Unis.

679

États-Unis d'Amérique. — NOTE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES A M. W. H. PAGE, AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS A LONDRES, A PROPOS DE LA SAISIE DU NAVIRE AMÉRICAIN *WILHELMINA*, POUR ÊTRE REMISE AU GOUVERNEMENT BRITANNIQUE, EN DATE DU 15 FÉVRIER 1915.

N° 1134. — Département d'État.

Washington, 15 février 1915.

Le Département prend note que vous avez été informé par le gouvernement britannique que la cargaison du navire américain *Wilhelmina* a été envoyée devant une Cour des

(1) V. le texte qui précède.

prises, mais qu'elle n'est pas encore déchargée. Le gouvernement des États-Unis, bien entendu, n'a pas l'intention de s'immiscer dans le cours même de la procédure judiciaire devant les Cours de prises britanniques, mais il juge convenable d'attirer l'attention du gouvernement britannique sur les informations qu'il a reçues au sujet du caractère et de la destination de la cargaison du navire *Wilhelmina*, et de relever certaines considérations permettant de supposer que la saisie ne peut être justifiée.

Le gouvernement américain est informé que la W. L. Green Commission Company, société américaine constituée en 1891, qui a fait dans le passé de grosses expéditions de marchandises en Allemagne, est l'unique propriétaire de la cargaison, laquelle consiste entièrement en vivres consignés à la W. L. Green Commission Company, Hambourg, et que le directeur de la Compagnie, actuellement en Europe, a des instructions pour vendre la cargaison seulement à la population civile de Hambourg. Une copie du manifeste du navire a été soumise au gouvernement américain, avec un rapport sous serment du directeur de la Compagnie : dans ce rapport, celui-ci représente qu'il a été chargé d'aller en Allemagne afin de porter la cargaison à des acheteurs privés dans le pays, et non pas à quelque gouvernement belligérant, à ses forces armées ou à un agent d'un gouvernement belligérant ou de ses forces armées.

Conformément à une pratique bien établie chez les nations et qui, comme le gouvernement américain le sait, est admise par le gouvernement de la Grande-Bretagne, les articles dont se compose la cargaison du *Wilhelmina* ne peuvent être soumis à saisie à titre de contrebande que s'ils sont destinés à l'usage d'un gouvernement belligérant ou de ses forces armées.

Le gouvernement des États-Unis sait que les autorités britanniques ont considéré la saisie de la cargaison comme justifiée à raison d'une ordonnance récente du Conseil fédéral d'Allemagne, promulguée après le départ du navire, qui requiert la délivrance au gouvernement allemand des articles importés. Les propriétaires de la cargaison ont représenté au gouvernement américain qu'une telle prétention était insoutenable. Ils font remarquer que, par une disposition de l'ordonnance en question telle qu'elle a été originairement publiée, les règlements concernant la saisie de produits alimentaires doivent être inapplicables à de tels produits importés après le 31 janvier 1915. Ils font, de plus, observer que les seuls produits chargés sur le *Wilhelmina* qui rentrent dans les termes de ces règlements sont le blé et le son de blé, qui forment environ 15 0/0 de la cargaison ; le restant de celle-ci, c'est-à-dire 85 0/0, consiste en viandes, en légumes et en fruits. Les propriétaires affirment encore que les règlements prévoient la distribution des matières alimentaires aux particuliers par le moyen des municipalités ; que les municipalités ne sont pas des agents du gouvernement et que l'objet des règlements est d'assurer l'approvisionnement des produits alimentaires et de préserver les non combattants de la spéculation et des augmentations de prix.

Le gouvernement allemand a adressé une communication formelle au gouvernement des États-Unis relative à l'effet du décret rendu par le Conseil fédéral allemand, et le gouvernement américain croit à propos d'appeler l'attention du gouvernement britannique sur la partie essentielle de cette communication, laquelle est ainsi conçue :

« 1. La décision du Conseil fédéral concernant la saisie de produits alimentaires, que l'Angleterre prétend traiter comme contrebande lorsqu'ils sont chargés pour l'Allemagne, a trait uniquement au blé et au seigle, tous deux mélangés ou non avec d'autres produits, et aussi au blé, au seigle, à l'avoine et à la farine d'orge.

« 2. Le Conseil fédéral fait expressément une exception dans la section 45 de l'ordonnance. La section 45 indique ce qui suit : « Les stipulations des règlements ne s'appliquent pas au grain ou à la farine importé de l'extérieur après le 31 janvier ».

« 3. Conjointement à cette clause d'exception, l'ordonnance du Conseil fédéral contient une disposition d'après laquelle les céréales et les farines importées devraient être vendues exclusivement aux municipalités ou à certaines organisations spéciales désignées par les importateurs. Encore que cette disposition avait simplement pour objet de jeter les grains et les farines importés dans des directions telles qu'elles dussent fournir à la

consommation privée des civils et que, grâce à elle, l'intention et le but de l'ordonnance du Conseil fédéral qui étaient de protéger la population civile contre les spéculateurs et les accapareurs, se trouvaient complètement réalisés, elle a été néanmoins annulée de façon à ne laisser aucune place au doute.

« 4. Mon gouvernement se rallierait à n'importe quelle proposition visant au contrôle par une organisation spéciale américaine sous la surveillance d'officiers consulaires américains, et, si cela est nécessaire, il ferait lui-même une proposition en ce sens.

« 5. Le gouvernement allemand appelle, en outre, l'attention sur le fait que les municipalités ne forment pas une partie du gouvernement, mais sont des corps s'administrant eux-mêmes, qui sont élus par les habitants de la commune d'après des règles fixées et, par conséquent, représentent exclusivement la partie privée de la population et agissent suivant ses directions. Quoique ces principes soient généralement connus et en usage aux États-Unis aussi bien qu'en Angleterre même, le gouvernement allemand désirait noter le fait de façon à éviter tout retard inutile.

« 6. Il est donc absolument assuré que les produits alimentaires importés seront consommés exclusivement par la population civile de l'Allemagne ».

On doit observer qu'il est établi dans cette communication de l'Allemagne, qui paraît confirmer les allégations des propriétaires de la cargaison, qu'une partie de l'ordonnance du Conseil fédéral allemand relative aux produits alimentaires importés a été maintenant annulée.

Le gouvernement américain a reçu une autre communication du gouvernement allemand donnant une assurance formelle au gouvernement des États-Unis que toutes les marchandises importées en Allemagne des États-Unis directement ou indirectement, qui appartiennent à la catégorie des articles de contrebande relative, comme les produits alimentaires, ne seront pas employées par l'armée ou la marine allemandes ou par les autorités gouvernementales, mais qu'elles seront laissées à la libre consommation de la population civile allemande, à l'exclusion de tous les fournisseurs du gouvernement.

Si les autorités britanniques n'ont pas en leur possession, pour justifier la saisie de la cargaison du *Wilhelmina*, une preuve suffisante, autre que celle présentée au gouvernement américain, sur le caractère et la destination de cette cargaison, le gouvernement des États-Unis espère que le gouvernement britannique voudra bien relâcher le navire avec sa cargaison et lui permettre de gagner son port de destination.

Bryan.

680

Grande-Bretagne. — Memorandum de sir Edward Grey a M. Page, ambassadeur des États-Unis a Londres, et transmis au gouvernement américain le 19 février 1915, au sujet de la saisie du *Wilhelmina*.

1. La communication faite par l'ambassadeur des États-Unis dans sa Note à sir Edward Grey du 16 courant (1) a été considérée avec soin, et il y est répondu par les observations suivantes :

2. Au moment où le gouvernement de Sa Majesté donna des ordres pour la saisie de la cargaison du vapeur *Wilhelmina* à titre de contrebande, il avait devant lui le texte du décret rendu par le Conseil fédéral allemand le 25 janvier, dont l'article 45 déclarait que tous les grains et farines importés en Allemagne après le 31 janvier devraient être livrés seulement à certaines organisations sous le contrôle direct du gouvernement ou

(1) V. le texte qui précède.

aux autorités municipales. Or le navire *Wilhelmina* était à destination de Hambourg, une des villes libres de l'Empire allemand où le gouvernement appartient à la municipalité. C'est une des raisons qui avaient décidé le gouvernement de Sa Majesté à amener la cargaison du *Wilhelmina* devant la Cour des prises.

3. Une information l'a maintenant touché, d'après laquelle un décret subséquent, daté du 6 février, a aboli la stipulation ci-dessus de l'article 45 du décret précité. Il semble bien que cette abolition a été faite dans le dessein de rendre difficiles les mesures prévues contre la cargaison du *Wilhelmina*. L'abolition n'était pas connue du gouvernement de Sa Majesté au moment de la détention de la cargaison ; elle était même en réalité ignorée de lui jusqu'à maintenant.

4. Jusqu'à quel point la disposition qui soustrait expressément tous les grains et farines au monopole général du gouvernement sur les denrées importées, que fait valoir le gouvernement allemand, peut-elle affecter la question de la nature de contrebande de l'expédition saisie ? C'est là un point qui sera convenablement examiné par la Cour des prises.

5. Il est, toutefois, nécessaire d'établir que le décret allemand n'est pas le seul motif qui justifie la soumission de la cargaison du *Wilhelmina* à la Cour des prises. Le gouvernement allemand, dans des avis publics, a prétendu traiter pratiquement toute ville ou port sur la côte Est de l'Angleterre comme une place fortifiée et une base d'opérations. A la suite de cette prétention, il a, entre autres, soumis à un bombardement les villes ouvertes de Yarmouth, de Scarboroug et de Whitby. Par la même raison, un certain nombre de navires neutres se dirigeant vers les ports anglais de la côte Est avec des cargaisons de marchandises portées sur la liste allemande de contrebande conditionnelle ont été saisis par des croiseurs allemands et amenés devant la Cour des prises allemande. Le navire hollandais *Maria*, étant venu de Californie avec une cargaison de grains consignée pour Dublin et Belfast, fut coulé en septembre dernier par le croiseur allemand *Karlsruhe*. Cela aurait pu être justifié si, entre autres choses, on avait pu prouver que la cargaison était destinée au gouvernement britannique ou à ses forces armées, et si une présomption à cet effet avait été établie par le fait que Dublin ou Belfast devait être considéré comme une place forte ou une base pour les forces armées.

6. Le gouvernement allemand ne peut à ce double égard donner aucune preuve. S'il se considère justifié à détruire par un bombardement les vies et la propriété des paisibles habitants civils des places ouvertes et des villes d'eaux de l'Angleterre, et à saisir et couler des navires et des cargaisons de contrebande conditionnelle par le motif qu'ils sont destinés à une place forte ou à une base d'opérations, *à fortiori* le gouvernement de Sa Majesté doit-il avoir la liberté de traiter Hambourg, qui est en partie protégée par des fortifications à l'embouchure de l'Elbe, comme une ville fortifiée et comme une base d'opérations et de ravitaillement au sens de l'article 34 de la déclaration de Londres. Si les propriétaires de la cargaison du *Wilhelmina* désirent discuter la valeur en droit international de l'action faite par ordre du gouvernement de Sa Majesté, ils auront la possibilité d'établir leur cas d'une façon régulière devant la Cour des prises, et, dans cette hypothèse, le gouvernement de Sa Majesté attire l'attention du gouvernement des États-Unis sur les considérations présentées dans la Note de sir Edward Grey à M. Page du 10 courant (1) quant à la convenance d'attendre le résultat des débats de la Cour des prises avant d'engager une action diplomatique. On se rappellera que le gouvernement a dès le début donné une assurance formelle que les propriétaires du *Wilhelmina* aussi bien que ceux de sa cargaison, si elle est jugée constituer de la contrebande, seront équitablement indemnisés.

7. Il y a de plus une observation que le gouvernement de Sa Majesté croit juste et à propos d'exprimer. Il n'a pas, loin de là, déclaré que les matières alimentaires étaient de la contrebande absolue. Il n'est pas intervenu au sujet du transport par des navires neutres de matières alimentaires, sauf dans les cas où de telles matières sont suscepti-

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 9.

bles d'être capturées comme destinées aux forces ou aux gouvernements ennemis. En agissant de la sorte, il a été guidé par le principe général, autrefois admis universellement par les nations civilisées, et observé en pratique, que les populations civiles du pays en guerre ne doivent pas être exposées au traitement justement réservé aux combattants. Cette distinction a en tout cas été supprimée par les nouvelles doctrines proclamées et suivies par le gouvernement allemand.

8. Il n'est pas nécessaire d'insister ici sur le traitement qui a été infligé à la population civile de la Belgique et de ces parties de la France qui sont sous l'occupation allemande. Quand l'Allemagne, longtemps avant qu'aucune mine ait été posée par les autorités britanniques, décida de semer des mines sur les hautes mers, et par ces moyens coula un nombre considérable de navires marchands non seulement anglais, mais aussi neutres, avec leurs équipages inoffensifs, c'était ouvrir au gouvernement de Sa Majesté, ainsi qu'il le pense, le champ des mesures de représailles, même si ces mesures devaient en quelque sorte plonger dans l'affliction la population civile — non en vérité des États neutres — mais de ses ennemis. Mais il s'abstint d'agir ainsi.

9. Quand, par la suite, des villes anglaises et des sujets britanniques sans défense, y compris des femmes et des enfants, furent visés et tués délibérément et systématiquement par des navires battant le pavillon de la marine impériale allemande ; quand des pays, des villes et des villages tranquilles, dépourvus de défenses et ne possédant aucune importance militaire ou navale, furent bombardés par des aéronefs allemands, le gouvernement de Sa Majesté s'abstint toujours de tirer les conséquences logiques de cette forme d'attaque contre des citoyens sans défense. De nouveaux pas dans la même direction sont maintenant annoncés, et, en fait, ont déjà été faits par l'Allemagne. Des navires marchands anglais ont été torpillés à vue, sans qu'aucune tentative soit faite pour prévenir les membres de l'équipage ou sans qu'aucune possibilité leur soit donnée de sauver leur vie. Une torpille a même été lancée sur un navire-hôpital anglais en plein jour. Un traitement semblable menace tous les navires marchands britanniques à l'avenir aussi bien que n'importe quel navire neutre qui pourra être trouvé dans le voisinage des Iles britanniques.

10. En face de cette situation, le gouvernement de Sa Majesté considère qu'il serait tout à fait déraisonnable que la Grande-Bretagne et ses alliés dussent s'attendre à rester indéfiniment liés, à leur grave détriment, par des règles et des principes dont ils reconnaissent la justice s'ils sont impartialement observés par tous les belligérants, mais qui, au moment présent, sont ouvertement méprisés par leur ennemi.

11. Si, par conséquent, le gouvernement de Sa Majesté se sentait par la suite contraint de déclarer les matières alimentaires contrebande absolue ou de prendre d'autres mesures pour intervenir dans le commerce allemand, par voie de représailles, il espère avec confiance qu'une telle action ne serait pas l'objet de la part des États neutres de critiques fondées sur un appel aux lois et aux usages de la guerre, aussi longtemps que ces États n'auront pas obligé le gouvernement allemand à abandonner des méthodes de guerre qui n'ont pas reçu dans une histoire récente la sanction du droit ou de l'humanité : la valeur des lois et des usages de la guerre repose en effet sur ce qu'ils forment une partie d'une doctrine internationale que l'ennemi se vante ouvertement de mépriser.

E. Grey.

681

Grande-Bretagne. — Note du gouvernement britannique au sujet de la saisie du *Wilhelmina*, remise a l'ambassadeur des États-Unis a Londres et envoyée par celui-ci a son gouvernement le 8 avril 1915.

Le gouvernement de Sa Majesté partage le désir du gouvernement des États-Unis pour une solution immédiate du cas du *Wilhelmina*. Ce navire américain chargé de produits alimentaires quitta New-York pour Hambourg le 22 janvier. Il s'arrêta à Falmouth de son plein gré le 9 février et sa cargaison fut détenue comme prise le 11 février. L'écrit instituant les débats devant la Cour des prises fut rendu le 27 février et proclama que la cargaison devait être condamnée comme contrebande de guerre. Aucune mesure ne fut prise ou menaça d'être prise contre le navire lui-même, et normalement la cargaison aurait dû être déchargée quand elle a été saisie de façon que le navire fût libre de repartir. Mais les propriétaires de la cargaison se sont opposés au déchargement de la cargaison ; et c'est à cause de cette opposition que le navire est toujours à Falmouth avec sa cargaison à bord.

Le gouvernement de Sa Majesté a promis formellement que, même si la Cour des prises maintenait la condamnation de la cargaison pour contrebande, les propriétaires n'en seraient pas moins indemnisés de toute perte survenue en conséquence de l'arrêt du navire et des procédures contre la cargaison.

Il était entendu alors que les débats devant la Cour des prises seraient ceux d'un cas type dont la décision gouvernerait le traitement de n'importe quelle expédition suivante de produits alimentaires en Allemagne dans des circonstances semblables. Depuis, la situation a, toutefois, matériellement changé par suite de l'ordre en Conseil du 11 mars 1915 (1) et des mesures prises en conséquence qui empêchent l'envoi des ravitaillements d'Amérique en Allemagne, que ceux-ci soient ou non des articles de contrebande.

Dans ces circonstances, il n'y a plus de raison de continuer plus longtemps les débats judiciaires du *Wilhelmina*. En effet, cette affaire ne peut plus servir comme de cas type et on est d'accord pour admettre que les propriétaires de la cargaison, même s'il est prouvé qu'ils n'avaient pas droit de réclamer, seront traités comme si leur prétention était bonne. Il n'y a donc plus qu'à régler la réclamation dans des conditions convenables et justes : dans l'opinion du gouvernement de Sa Majesté, cet objet sera assuré le plus rapidement et avec le moins d'inconvénients pour toutes les parties par un accord entre la Couronne et les plaignants pour l'arrangement de l'affaire entière.

Le gouvernement de Sa Majesté, en conséquence, propose qu'un tel accord se produise dans les termes suivants :

« Le gouvernement de Sa Majesté ayant promis d'indemniser les plaignants par le payement de la cargaison saisie sur les bases de la perte du profit que les plaignants auraient fait si le navire était allé normalement à Hambourg et par une indemnité pour le retard causé au navire autant que ce retard a été dû à l'action des autorités britanniques, tous les débats devant la Cour des prises seront arrêtés, sous la condition que le gouvernement de Sa Majesté achète la cargaison aux plaignants dans les termes ci-dessus. La cargaison sera déchargée et délivrée sur le champ à l'officier particulier de la Couronne. La somme à payer sera fixée par un seul arbitre nommé conjointement par l'ambassadeur des États-Unis d'Amérique et le principal secrétaire d'État de Sa Majesté pour les affaires étrangères, qui certifiera la somme totale après avoir fait telles enquêtes qu'il jugera convenable de faire, mais sans audience formelle ou arbitrage ».

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347.

Le gouvernement de Sa Majesté sera reconnaissant à l'ambassadeur des États-Unis s'il veut bien informer les plaignants de la proposition ci-dessus le plus tôt qu'il pourra et obtenir leur acceptation (1).

682

États-Unis d'Amérique. — Note du gouvernement américain du 31 mars 1915, remise au gouvernement allemand par l'ambassadeur des États-Unis a Berlin le 3 avril 1915, au sujet de la destruction du navire américain *William P. Frye* par le croiseur allemand *Prinz Eitel Friedrich*.

Département d'État. Washington, 31 mars 1915.

Selon les Instructions de mon gouvernement, j'ai l'honneur de présenter une réclamation de 228.059,54 dollars avec intérêts du 28 janvier 1915, contre le gouvernement allemand, pour le compte des propriétaires et du capitaine du navire américain *William P. Frye* pour les dommages qu'ils ont éprouvés, par suite de la destruction de ce navire en haute mer par un croiseur armé allemand *Prinz Eitel Friedrich* le 28 janvier 1915.

Les faits sur lesquels cette réclamation repose et pour lesqu ls le gouvernement allemand est tenu comme responsable par le gouvernement des États-Unis pour la perte en question sont en résumé les suivants :

Le *William P. Frye* est un navire à voiles en acier, d'un tonnage total de 3374 tonnes, appartenant à des citoyens américains, qui naviguait sous le pavillon et était inscrit sur le registre des États-Unis, parti le 4 novembre 1914 de Seattle, Wash., et affrété à M. H. Houser, de Portland, Oreg. ; il allait à Queenstown, Falmouth ou Plymouth pour ordres (*for orders*), avec une cargaison consistant uniquement en 186.950 boisseaux de blé appartenant audit Houser et consignés « à l'ordre ou à ceux désignés » (*unto order ot to its assigns*). Tous ces faits sont démontrés par les papiers du bord qui ont été pris sur le navire au moment de sa destruction par le commandant du croiseur allemand.

Le 27 janvier 1915, le *Prinz Eitel Friedrich* rencontra le *Frye* en haute mer, le força à s'arrêter et envoya à bord un détachement armé qui en prit possession. Après l'examen des papiers du bord, le commandant du croiseur donna l'ordre de jeter la cargaison par dessus bord, et ensuite décida de détruire le navire : le lendemain matin, sur son ordre, le *Frye* était coulé.

La réclamation des propriétaires et du capitaine est ainsi formulée :

Valeur du navire, équipement et armement. . . . . (dollars)	$ 150.000,00
Fret actuel, suivant la liste du fret, 5.034, 1.000/22.240 tonnes à 32-6 £ 8180-19-6 à $ 4.85	39.759,54
Voyage et autres dépenses du capitaine Kiehne et d'Arthur Sewal et Cie, agents du navire, en rapport avec la rédaction des affidavits, et avec la préparation et la mise en œuvre de la réclamation.	500,00
Effets personnels du capitaine H.H. Kiehne	300,00
Perte pour le non-usage du navire.	37.500,00
Total.	$ 228.059,54

Sur les instructions de mon gouvernement, j'ai l'honneur de vous demander qu'une réparation entière soit donnée par le gouvernement allemand pour la destruction du *William P. Frye* par le croiseur allemand *Prinz Eitel Friedrich*.

Bryan.

(1) *Note.* — L'offre de la Grande-Bretagne fut acceptée. Il fut établi le 29 juin 1915 qu'un premier payement de 100.000 dollars serait fait aux propriétaires du *Wilhelmina*. Le règlement complet suivit ensuite.

683

Allemagne. — Réponse du gouvernement allemand a la Note américaine du 31 mars 1915, remise le 3 avril, au sujet de la destruction du *William P. Frye*, en date du 5 avril 1915.

Ministère des affaires étrangères allemand. Berlin, 5 avril 1915.

Le soussigné a l'honneur de répondre à la Note de Son Excellence M. James W. Gerard, ambassadeur des États-Unis d'Amérique, datée du 3 courant, ministère des affaires étrangères, n° 2892, relative à des réclamations pour dommages résultant du naufrage du navire marchand américain *William P. Frye* causé par le croiseur auxiliaire *Prinz Eitel Friedrich* (1).

Suivant les rapports qui sont parvenus au gouvernement allemand, le commandant du *Prinz Eitel Friedrich* arrêta le *William P. Frye* en haute mer le 27 janvier 1915 et le visita. Il trouva à bord une cargaison de blé consignée pour Queenstown, Falmouth et Plymouth à ordre (*to order*). Après avoir d'abord essayé d'enlever la cargaison du *William P. Frye*, il prit les papiers du navire et l'équipage à son bord et coula le navire.

Il résulte de ces faits que le commandant allemand a agi complètement en accord avec les principes du droit international tels qu'ils sont indiqués dans la déclaration de Londres et dans l'ordonnance des prises allemande. Les ports de Queenstown, de Falmouth et de Plymouth, auxquels le navire visité était destiné, sont des places extrêmement fortifiées de la côte anglaise qui, de plus, servent de base aux forces navales britanniques. Le blé, qui formait la cargaison du navire, constituait des vivres ou des matières alimentaires et ainsi était de la contrebande conditionnelle au sens de l'article 24, n° 1, de la déclaration de Londres et de l'article 23, n° 1, de l'ordonnance des prises allemande. Le chargement du *William P. Frye* devait donc être considéré comme destiné aux forces armées de l'ennemi, aux termes des articles 33 et 34 de la déclaration de Londres et des articles 32 et 33 de l'ordonnance des prises allemande, et il devait être traité comme contrebande à moins d'une preuve contraire. Cette preuve était certainement impossible à fournir au moment de la visite du navire, puisque les papiers de la cargaison indiquaient que la marchandise était à ordre (*to order*). Mais ici se trouvaient réunies les conditions qui, d'après l'article 49 de la déclaration de Londres et l'article 113 de l'ordonnance des prises allemande, permettent la destruction d'un navire, puisqu'il n'était pas possible pour le croiseur auxiliaire de conduire sa prise dans un port allemand sans mettre en péril sa propre sécurité ou le succès de ses opérations. Les devoirs incombant au croiseur avant la destruction du navire, aux termes de l'article 50 de la déclaration de Londres et de l'article 116 de l'ordonnance des prises allemande, ont été remplis par le croiseur, car il prit à son bord toutes les personnes trouvées sur le navire, ainsi que les papiers du navire.

La légalité des mesures prises par le commandant allemand est au surplus sujette à examen par la Cour des prises allemande en conséquence de l'article 51 de la déclaration de Londres et de la section 1, n° 2, du code allemand de procédure des prises. La procédure de prise sera suivie devant la Cour des prises à Hambourg aussitôt que les papiers du navire auront été reçus, et elle comprendra le règlement des questions de savoir si la destruction de la cargaison et du navire était nécessaire au sens de l'article 49 de la déclaration de Londres, si la propriété coulée était sujette à capture, si et dans quelle mesure une indemnité doit être payée aux propriétaires. Dans cette procédure, les propriétaires du navire et de la cargaison auront la faculté, d'après l'article 34,

(1) V. le texte qui précède.

§ 3, de la déclaration de Londres, d'apporter la preuve que la cargaison de blé avait une destination innocente, faute de quoi la cargaison aura le caractère de contrebande. Si une telle preuve n'est pas faite, le gouvernement allemand ne sera obligé à aucune compensation, suivant les principes généraux du droit international.

Cependant, la situation légale est un peu différente à cause des stipulations spéciales applicables aux relations entre l'Allemagne et les États-Unis, attendu que l'article 13 du traité prussien-américain d'amitié et de commerce du 11 juillet 1799, combiné avec l'article 12 du traité de commerce et de navigation prussien-américain du 1er mai 1828, prévoit que la contrebande, appartenant à des sujets ou à des citoyens de l'une ou l'autre des parties, ne peut être dans aucun cas confisquée par l'autre, mais peut seulement être retenue ou employée en en payant la pleine valeur. A raison de la stipulation de ce traité, qui naturellement est applicable devant la Cour de prises allemande, les propriétaires américains du navire et de la cargaison devront recevoir une compensation, même si la Cour déclarait que la cargaison de blé était de la contrebande. Malgré cela, les prochains débats sur cette prise ne seront pas inutiles, puisque la Cour des prises compétente doit examiner la légalité de la capture et de la destruction et se prononcer également sur la demande des plaignants et le montant de l'indemnité.

Le soussigné prie l'ambassadeur de faire parvenir à la connaissance de son gouvernement la Note ci-dessus et reste, etc...

JAGOW.

684

États-Unis d'Amérique. — NOTE DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN EN RÉPONSE A LA NOTE ALLEMANDE DU 5 AVRIL 1915 DANS L'AFFAIRE DU *WILLIAM P. FRYE*, EN DATE DU 28 AVRIL 1915, REMISE LE 30 AU GOUVERNEMENT ALLEMAND PAR L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS A BERLIN.

Département d'État. Washington, 28 avril 1915.

En réponse à la Note de Votre Excellence du 5 (1) et qui, d'après ce que comprend le gouvernement des États-Unis, admet la responsabilité du gouvernement impérial allemand pour les dommages résultant de la destruction du navire américain *William P. Frye* par le croiseur auxiliaire allemand *Prinz Eitel Friedrich* le 28 janvier dernier, j'ai l'honneur de dire, par ordre de mon gouvernement, que, tandis que la promptitude avec laquelle le gouvernement impérial allemand a admis sa responsabilité est hautement appréciée, mon gouvernement sent qu'il ne serait pas à propos dans les circonstances de ce cas, et que ce serait entraîner un retard inutile, d'adopter la suggestion de votre Note que la légalité de la capture et de la destruction, la situation des plaignants et le montant de l'indemnité soient soumis à une Cour de prises.

Indubitablement la destruction de ce vaisseau a été une violation des obligations imposées au gouvernement impérial allemand par l'existence des stipulations de traités entre les États-Unis et la Prusse, et le gouvernement des États-Unis, en vertu de ses droits résultant des traités, a présenté au gouvernement impérial allemand une réclamation pour indemnité à raison des dommages infligés à des citoyens américains. La responsabilité du gouvernement impérial allemand et la condition des plaignants comme citoyens américains, ainsi que le montant de l'indemnité, sont des questions qui toutes prêtent elles-mêmes à négociation diplomatique entre les deux gouvernements. Heureusement, la question de responsabilité a déjà été réglée de cette façon. Les requêtes des plaignants

(1) V. le texte qui précède.

et le montant de l'indemnité sont les seules questions qui restent à régler, et il convient qu'elles soient traitées de la même façon.

Le gouvernement des États-Unis sait bien que, comme il a été établi dans la Note de Votre Excellence, le gouvernement allemand est responsable d'après les stipulations des traités mentionnés plus haut pour les dommages résultant de la destruction de la cargaison aussi bien que de la destruction du navire. Mais on doit observer que la réclamation en discussion ne comprend pas les dommages pour la destruction de la cargaison, et la question de la valeur de celle-ci n'est pas, par conséquent, comprise dans la présente discussion.

Le gouvernement des États-Unis comprend que le gouvernement allemand ait le désir de se faire une conviction quant à la propriété américaine du navire et au montant des dommages soufferts par suite de sa destruction.

Mais ces questions peuvent être vérifiées d'une manière sûre. Et si, à leur sujet, le gouvernement allemand veut une preuve nouvelle en dehors de celle fournie par les papiers du navire, qui sont déjà en la possession du gouvernement allemand, toute preuve additionnelle nécessaire sera produite. Dans ce cas, toutefois, comme toute preuve que le gouvernement allemand peut désirer produire est plus accessible et peut être plus commodément examinée aux États-Unis qu'ailleurs, à cause de la présence dans ce pays des propriétaires et du capitaine du *William P. Frye*, de leurs archives documentaires et d'autres témoignages possibles, le gouvernement des États-Unis se risque à suggérer la convenance qu'il y aurait à transférer les négociations pour le règlement de ces questions à l'ambassade impériale allemande à Washington.

Etant donné l'admission de la responsabilité à raison des stipulations spéciales des traités, il est devenu inutile d'entrer dans la discussion de la pensée et de l'effet de la déclaration de Londres à laquelle la Note de Votre Excellence du 5 avril attribue quelque importance, alors d'ailleurs que, comme le gouvernement allemand en a été déjà avisé, le gouvernement des États-Unis ne regarde pas la déclaration de Londres comme étant en vigueur.

Bryan.

685

Allemagne. — Réponse du gouvernement allemand a la Note américaine remise a Berlin le 30 avril 1915 au sujet de la destruction du *William P. Frye*, en date du 7 juin 1915.

Ministère des affaires étrangères.

Berlin, 7 juin 1915.

Le gouvernement allemand ne peut pas admettre que, comme le gouvernement américain le prétend, la destruction du navire marchand en question constitue une violation des traités conclus à une date antérieure entre la Prusse et les États-Unis et maintenant applicables aux relations entre l'Empire allemand et les États-Unis, ou des droits américains qui en dérivent. Car ces traités n'avaient pas l'intention de priver une des parties contractantes engagée dans une guerre du droit d'arrêter la fourniture de la contrebande à son ennemi lorsqu'elle reconnaît que la fourniture d'articles de cette nature est funeste à ses intérêts militaires.

Au contraire, l'article 13 du traité prussien-américain du 11 juillet 1799 réserve expressément à la partie en guerre le droit d'arrêter le transport de la contrebande et de détenir celle-ci ; il s'ensuit donc que, si cela ne peut être accompli d'aucune autre façon, l'arrêt de la fourniture peut être effectué dans le cas extrême par la destruction de la contrebande et du navire qui la transporte.

Bien entendu, l'obligation de la partie en guerre de payer une compensation aux personnes intéressées de la partie contractante neutre demeure en vigueur, quelle que doive être la manière d'arrêter la fourniture.

Conformément aux principes généraux du droit international, tout exercice du droit de contrôle sur le commerce en contrebande est soumis à la décision des Cours de prises, quand même un tel droit pourrait être restreint par des traités spéciaux.

Au commencement de la présente guerre, l'Allemagne a suivi les principes établis par le droit de la juridiction des prises pour des cas du genre de ceux considérés. Le cas du *William P. Frye* doit être également soumis à la juridiction des prises allemande, car les traités prussiens-américains mentionnés ne contiennent aucune stipulation sur le point de savoir comment doit être fixé le montant du dédommagement, prévu par l'article 13 du traité cité.

Le gouvernement allemand se conforme donc entièrement aux obligations du traité, quand les Cours de prises instituées par lui en conformité du droit international procèdent par application des stipulations du traité et ainsi adjugent une équitable indemnité aux personnes américaines intéressées. Il ne pourrait y avoir lieu à une réclamation du gouvernement américain que si la Cour des prises n'accordait pas une indemnité en conformité avec le traité ; dans un tel cas, toutefois, le gouvernement allemand n'hésiterait pas à régler l'affaire par le payement d'une indemnité équitable.

Pour le reste, les procédures de prise dans le cas du *Frye* sont indispensables, parce que, indépendamment des réclamations américaines, d'autres réclamations de parties intéressées neutres et ennemies doivent être ici envisagées.

Ainsi qu'il a été dit dans la Note du 4 avril dernier (1), la Cour de prises aura à décider si la destruction du navire et de la cargaison était légale, si et à quelles conditions la propriété coulée était soumise à confiscation, si et dans quelle mesure une indemnité doit être payée au cas où la demande est admise.

Puisqu'il faut attendre la décision de la Cour de prises avant que toute proposition ultérieure puisse être adoptée par le gouvernement allemand, le moyen le plus simple pour les parties américaines intéressées de mettre fin à leurs réclamations devrait être de les soumettre au traitement prévu par le code de la procédure des prises allemand.

Le soussigné demande à l'ambassadeur de porter ce qui précède à la connaissance de son gouvernement, et le prie, etc.

VON JAGOW.

686

États-Unis d'Amérique. — NOTE DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN DU 24 JUIN 1915, ENVOYÉE A L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS A BERLIN POUR ÊTRE REMISE AU GOUVERNEMENT ALLEMAND, AU SUJET DE LA DESTRUCTION DU *WILLIAM P. FRYE*.

Département d'Etat.

Washington, 24 juin 1915.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que j'ai dûment communiqué à mon gouvernement votre Note du 7 courant (2), au sujet de la réclamation présentée, dans une Note du 3 avril dernier (3), en faveur des propriétaires et du capitaine du navire américain

(1) V. ci-dessus, p. 16.
(2) V. le texte qui précède.
(3) V. ci-dessus, p. 15.

William P. Frye à raison de sa destruction par le croiseur auxiliaire allemand *Prinz Eitel Friedrich.*

En réponse, je suis chargé par mon gouvernement de dire qu'il a soigneusement envisagé les raisons données par le gouvernement impérial allemand pour l'engager à faire prononcer sentence sur la réclamation par la Cour de prises allemande, au lieu de faire trancher celle-ci par une discussion diplomatique directe entre les deux gouvernements comme l'avait proposé le gouvernement des États-Unis. J'ai le regret de dire qu'il ne peut approuver la solution demandée par le gouvernement impérial allemand.

Comme il a été montré dans la dernière Note que je vous ai adressée à ce sujet, datée du 30 avril (1), le gouvernement des États-Unis a considéré que la seule question en discussion était la méthode qui devrait être adoptée pour déterminer le montant de l'indemnité à payer après l'admission de la responsabilité, et il constate avec surprise qu'en addition à cette question le gouvernement impérial allemand désire maintenant soulever certaines questions quant au sens et à l'effet des stipulations de traité d'après lesquelles il a admis sa responsabilité.

Si le gouvernement des États-Unis comprend bien la position prise maintenant par le gouvernement impérial allemand, il en résulte que les dispositions de l'article 13 du traité de 1799 entre les États-Unis et la Prusse, qui sont demeurées en vigueur par suite du traité de 1828, justifient le commandant du *Prinz Eitel Friedrich* d'avoir coulé le *William P. Frye,* quoique le gouvernement impérial allemand soit responsable des dommages soufferts en conséquence, et que, comme le traité n'a prévu aucune méthode particulière pour déterminer le montant de l'indemnité à payer, cette question doit être soumise pour sa solution à la Cour de prises allemande.

Mais le gouvernement des États-Unis ne trouve pas dans les stipulations de traité mentionnées une justification quelconque de la destruction du *Frye,* et ne considère pas que la Cour des prises allemande ait quelque droit de juridiction sur la question du montant de l'indemnité à payer par le gouvernement impérial allemand à raison de la destruction d'un navire américain en haute mer.

Vous établissez dans votre Note du 7 courant que l'article 13 du traité mentionné de 1799 « réserve expressément à la partie en guerre le droit d'arrêter le transport de la contrebande et de détenir celle-ci ; il s'ensuit donc que, si cela ne peut être accompli d'une autre façon, l'arrêt de la fourniture peut être effectué, dans le cas extrême, par la destruction de la contrebande et du navire qui la transporte ».

Le gouvernement des États-Unis ne peut admettre cette conclusion. Au contraire, il pense que les dispositions du traité n'ont autorisé la destruction d'un navire neutre dans aucunes circonstances. Par ses termes exprès, le traité prohibe même la détention d'un navire neutre transportant de la contrebande, si le capitaine du navire fait abandon de celle-ci. L'article 13 dispose comme suit : « Dans le cas où un navire est arrêté pour transport d'articles de contrebande, si le capitaine du navire arrêté veut bien livrer les marchandises supposées être de la contrebande, il sera admis à le faire, et le navire ne devra pas en ce cas être conduit dans un port ni ultérieurement détenu, mais on le laissera continuer son voyage ».

Dans la présente affaire, les faits reconnus montrent que, suivant les ordres du commandant du croiseur allemand, le capitaine du *Frye* a entrepris d'enlever du bord la cargaison du navire, mais qu'avant que fût terminé l'enlèvement du chargement, le navire avec la cargaison furent coulés par ordre du commandant allemand.

Pour ces motifs, même s'il était admis, comme le pense Votre Excellence, que la cargaison était de la contrebande, la prétention émise que la destruction du navire était justifiée par les dispositions de l'article 13 ne saurait être considérée comme fondée. Le gouvernement des États-Unis ne croit pas toutefois nécessaire, pour la discussion de l'affaire, d'examiner la question du caractère de contrebande ou de non contrebande de la cargaison. Le gouvernement impérial allemand a admis que cette question était indif-

(1) V. ci-dessus, p. 17.

férente aussi bien pour sa responsabilité pour les dommages que pour la justification de la destruction du navire. Comme on l'a montré plus haut, s'il est admis que la cargaison était de contrebande, le capitaine du *Frye* devrait être autorisé à la livrer, et le navire devrait être autorisé à continuer son voyage.

D'un autre côté, si on suppose que la cargaison n'était pas de la contrebande, la destruction soit de la cargaison, soit du navire ne saurait être justifiée dans les circonstances de l'affaire par aucune règle de droit international. L'attention doit être aussi portée sur les dispositions de l'article 12 du traité de 1785 entre les États-Unis et la Prusse, qui, semblable à l'article 13 du traité de 1799, a été maintenu en vigueur par l'article 12 du traité de 1828. Les dispositions de l'article 12 du traité de 1785, pour autant qu'elles s'appliquent pour ce motif à la question, sont les suivantes : « Si l'une des parties contractantes se trouvait engagée dans une guerre avec une autre puissance, la libre communication et le commerce des sujets ou citoyens de la partie demeurée neutre avec les puissances belligérantes ne doivent pas être interrompus. Au contraire, dans ce cas, comme en pleine paix, les navires de la partie neutre pourront naviguer librement à destination et en provenance des ports et des côtes des parties belligérantes, et sur ces navires libres les marchandises seront libres, à tel point que tous les objets devront être jugés libres à bord de tout navire concernant une partie neutre, quoiqu'ils appartiennent à l'un ou à l'autre des ennemis ».

Il semble dès lors évident, pour le gouvernement des États-Unis, — qu'on considère la cargaison du *Frye* comme de la contrebande ou comme de la non contrebande, — que la destruction du navire a été, ainsi qu'il a été dit dans ma précédente communication à ce sujet, « une violation des obligations imposées au gouvernement impérial allemand par les stipulations de traité existantes entre les États-Unis et la Prusse ».

Pour ces raisons, le gouvernement des États-Unis doit contester la prétention actuelle du gouvernement impérial allemand qu'un navire américain transportant de la contrebande peut être détruit sans responsabilité en dehors du payement d'une indemnité pour dommages à fixer par une Cour des prises allemande. La question en cause s'élève ainsi au sujet d'une interprétation discutée de dispositions de traité, dont le règlement réclame une discussion diplomatique directe entre les deux gouvernements et ne saurait à proprement parler avoir comme base une décision de la Cour de prises allemande qui ne peut être concluante pour lier le gouvernement des Etats-Unis.

De plus, même s'il n'y avait pas en jeu une question d'interprétation de traité, l'aveu par le gouvernement impérial allemand de sa responsabilité pour les dommages causés par la destruction du navire paraîtrait la rendre inutile jusqu'à ce que la Cour des prises ait décidé « si la destruction du navire et de la cargaison était légale, ou si et dans quelles conditions la propriété coulée était susceptible de confiscation », points qui, d'après votre Note du 7 juin, devraient être jugés par la Cour des prises. Ces questions, en tant qu'elles ont trait à la cargaison, sont étrangères à la présente discussion, car, comme il a été dit dans la Note antérieure que je vous ai adressée, datée du 30 avril, « la réclamation en discussion ne comprend pas les dommages pour la destruction de la cargaison ».

La véritable question qui s'élève entre les deux gouvernements est de savoir si une réparation peut être donnée pour une infraction aux obligations d'un traité et si ce point est de ceux qui ne doivent pas tomber sous la juridiction d'une Cour des prises.

Dans ma première Note à ce sujet, le gouvernement des États-Unis réclamait qu' « une complète réparation soit donnée par le gouvernement impérial allemand pour la destruction du *William P. Frye* ». Une réparation comprenait nécessairement une indemnité pour les pertes pécuniaires actuellement souffertes, et le gouvernement des États-Unis profite de l'occasion pour assurer le gouvernement impérial allemand qu'une telle indemnité, si elle était promptement payée, serait acceptée comme une réparation satisfaisante. Mais ce gouvernement ne peut pas accepter qu'il appartienne à une Cour de prises de décider si une réparation est due ou quelle réparation serait de nature à le satisfaire.

Votre Excellence a déclaré, dans sa Note du 7 juin, qu'au cas où la Cour des prises

n'accorderait pas une indemnité en accord avec les exigences du traité, le gouvernement allemand n'hésiterait pas à verser une équitable indemnité. Mais il est nécessaire aussi que le gouvernement des États-Unis soit satisfait par le montant de l'indemnité, et il pense qu'il serait convenable de s'accorder sur un arrangement pour une équitable indemnité maintenant plutôt que plus tard. La décision de la Cour de prises, même sur la question du montant de l'indemnité à payer, ne saurait lier le gouvernement des États-Unis et être concluante pour lui. Le gouvernement des États-Unis diffère aussi d'opinion sur la vue exprimée dans la Note, d'après laquelle « il n'y aurait pas de fondement pour une demande du gouvernement américain, à moins que les Cours de prises n'accordent pas une indemnité conformément au traité ». La demande présentée par le gouvernement américain a pour objet une indemnité pour une violation d'un traité, ce qui est différent d'une indemnité conformément au traité ; et c'est là un sujet d'arrangement par la voie d'une discussion diplomatique directe entre les deux gouvernements et non par celle d'une action d'une Cour de prises allemande.

Pour les motifs ci-dessus indiqués, le gouvernement des États-Unis ne peut reconnaître la convenance de soumettre pour règlement à la Cour de prises allemande la demande qu'il a présentée en faveur des propriétaires et du capitaine du *Frye*.

Le gouvernement des États-Unis n'a pas à s'inquiéter des procédures que le gouvernement impérial allemand peut désirer diriger au sujet d' « autres demandes de parties intéressées neutres et ennemies », qui n'ont pas été présentées par le gouvernement des États-Unis, mais que dans votre Note du 7 juin vous déclarez indispensables en cette affaire ; il n'aperçoit pas la nécessité, pour le règlement de la réclamation pendante, d'envisager l'examen de ces autres demandes par la Cour des prises.

Le gouvernement des États-Unis, en conséquence, demande au gouvernement impérial allemand de considérer de nouveau le sujet à la lumière de ces considérations, et, à raison des objections que soulève un recours à la Cour des prises, le gouvernement des États-Unis renouvelle sa proposition antérieure qu'un effort soit fait pour régler la réclamation par des négociations diplomatiques directes.

LANSING.

687

Allemagne. — Note du gouvernement allemand du 30 juillet 1915, en réponse a la Note des États-Unis du 24 juin 1915, au sujet de la destruction du *William P. Frye*.

Ministère des affaires étrangères.

Berlin, 30 juillet 1915.

Le soussigné a l'honneur d'informer Son Excellence M. James W. Gerard, ambassadeur des États-Unis d'Amérique, en réponse à la Note qu'il lui a adressée le 26 du mois dernier (1), ministère des affaires étrangères, n° 3990, au sujet de la perte du navire marchand américain *William P. Frye*, coulé par le croiseur auxiliaire allemand *Prinz Eitel Friedrich*, que les points de vue indiqués dans cette Note ont été soigneusement examinés par le gouvernement impérial allemand. Cet examen a conduit aux conclusions suivantes :

Le gouvernement des États-Unis croit devoir prendre position en soutenant que les droits conventionnels auxquels l'Amérique a droit sont contenus dans l'article 12 du

(1) V. le texte qui précède.

traité d'amitié et de commerce prussien-américain du 10 septembre 1785, et dans l'article 13 du traité d'amitié et de commerce prussien-américain du 11 juillet 1799, qui auraient été violés par la perte du *William P. Frye*. Il interprète ces articles en ce sens que les bâtiments marchands des parties contractantes neutres transportant de la contrebande ne pourraient dans aucun cas être détruits par un navire de guerre d'une des parties contractantes belligérantes, et en conséquence il estime que le *William P. Frye* a été coulé en violation du traité, alors même que sa cargaison aurait consisté en objets de contrebande, ce qui demeure en dehors de la discussion.

Le gouvernement allemand ne peut accepter cette manière de voir. Il soutient, comme par le passé, que le commandant du croiseur auxiliaire allemand a usé d'une manière légale du droit de contrôle sur le commerce de contrebande dont jouissent les navires de guerre des pays belligérants et que les stipulations des traités mentionnés obligent seulement le gouvernement allemand à donner une compensation pour le dommage subi par les citoyens américains.

Il n'est pas contesté par le gouvernement américain que, d'après les principes généraux du droit international, un belligérant est autorisé à couler des navires neutres sous certaines conditions pour transport de contrebande. Comme on le sait, ces principes ont été insérés dans les articles 49 et 50 de la déclaration de Londres, et il a été reconnu alors par les délégués dûment autorisés de toutes les nations ayant participé à la Conférence, y compris les délégués américains, que ces articles ont été déclaratifs du droit international existant (voir la clause préliminaire de la déclaration de Londres) ; au surplus, au commencement de la présente guerre, le gouvernement américain a proposé aux États belligérants de ratifier la déclaration de Londres et il a donné à ses dispositions une valeur formelle.

Le gouvernement allemand a déjà expliqué dans sa Note du 4 avril dernier (1) pour quelles raisons il considérait qu'existaient dans la cause les conditions justifiant d'après le droit international la destruction du *William P. Frye*. La cargaison consistait en contrebande conditionnelle, et elle était, d'après les circonstances, présumée destinée aux forces armées de l'ennemi : aucune preuve n'a été fournie pour triompher de cette présomption. Plus de la moitié de la cargaison était de la contrebande, de sorte que le navire était susceptible de confiscation. Une tentative pour amener le navire américain dans un port allemand aurait grandement mis en péril le navire allemand dans la situation actuelle de la guerre et elle aurait pratiquement compromis le succès de ses opérations ultérieures. Ainsi, le pouvoir de couler le navire lui était donné par les principes généraux du droit international.

Reste à examiner la question de savoir jusqu'à quel point les dispositions des traités prussiens-américains ont modifié ces principes du droit international.

A cet égard, l'article 12 du traité de 1785 dispose que, dans le cas d'une guerre entre une des parties contractantes et une autre puissance, le libre commerce et les relations des nationaux de la partie restée neutre avec les pays belligérants ne doivent pas être interrompus, mais qu'au contraire les navires de la partie neutre peuvent naviguer librement à destination et en provenance des ports des puissances belligérantes, rendant même neutres les marchandises ennemies qu'ils portent à leur bord. Toutefois cet article formule simplement des règles générales pour la liberté des relations maritimes et laisse non tranchée la question de la contrebande ; les dispositions spéciales sur ce dernier point sont contenues dans l'article suivant qui est matériellement identique à l'article 13 du traité de 1799 maintenant en vigueur.

L'intention évidente de l'article 13 est d'établir un compromis raisonnable entre les intérêts militaires de la partie contractante belligérante et les intérêts commerciaux de la partie neutre. D'un côté, la partie belligérante a le droit d'empêcher le transport des approvisionnements de guerre à ses adversaires même quand ils sont chargés sur des navires de la partie neutre ; de l'autre, le commerce et la navigation de la partie neutre

(1) V. ci-dessus, p. 16.

doivent être gênés le moins possible par les mesures nécessaires à cet empêchement, et une compensation raisonnable doit être payée pour tout inconvénient ou dommage pouvant néanmoins résulter de la manière d'agir de la partie belligérante.

L'article 13 énumère les moyens par lesquels la partie belligérante peut empêcher les navires de la partie neutre de transporter des approvisionnements de guerre à son adversaire. Les moyens indiqués sont la détention du navire et de sa cargaison pour telle étendue de temps que le belligérant peut juger nécessaire et, de plus, l'enlèvement des munitions de guerre pour son propre usage, en en payant la pleine valeur fixée au lieu de destination. Le droit de couler n'est pas mentionné dans le traité, il n'est donc ni expressément permis, ni expressément prohibé, de sorte que sur ce point les stipulations doivent être complétées par les règles générales du droit international. Du sens et de l'esprit du traité, il apparaît réellement comme impossible de croire qu'un belligérant permettra à un navire chargé de contrebande, par exemple d'armes et de munitions d'une importance capitale pour le résultat de la guerre, de se rendre sans empêchement chez son ennemi quand les circonstances empêchent d'amener le navire dans un port, alors que les règles générales du droit international autorisent la destruction du navire.

Le reste des stipulations de l'article 13 peut aussi être considéré sous ce point de vue. Il y est dit que le capitaine d'un navire arrêté sera autorisé à poursuivre son voyage s'il livre la contrebande au navire de guerre qui l'a arrêté. On ne saurait naturellement avoir égard à une pareille livraison quand la perte de temps qui s'en suit met en péril soit le navire de guerre lui-même, soit le succès de ses propres opérations. Dans l'affaire du *William P. Frye*, le commandant allemand a d'abord voulu se faire délivrer les objets de contrebande, mais il a été convaincu qu'une pareille mesure était impraticable, parce qu'elle exposerait son navire à une attaque des navires de guerre ennemis qui, en force supérieure, le poursuivaient, et, en conséquence, il a été obligé de se déterminer à couler le *Frye*. En faisant cela, il n'a nullement excédé les limites de ce qui était prévu à l'article 13.

Mais l'article 13 affirme lui-même qu'il y a une obligation d'indemniser les citoyens américains qui ont souffert, alors que d'après les règles générales du droit international la partie belligérante n'est pas tenue d'accorder une indemnité pour un navire coulé légalement. Si, par l'article 13, le simple exercice du droit des grandes routes (*right of highways*) oblige le belligérant à une indemnité, cela doit *a fortiori* s'appliquer à l'exercice du droit de couler.

La question de savoir si le commandant allemand avait agi légalement a d'abord été soumise à l'examen des Cours de prises allemandes par application des principes généraux du droit international tels qu'ils sont établis, et aussi conformément à l'article 1er de la convention de la Haye sur l'établissement d'une Cour internationale des prises et à l'article 51 de la déclaration de Londres. En conséquence, le gouvernement allemand a déféré l'affaire du *William P. Frye* à la Cour des prises compétente de Hambourg, comme il a été dit dans la Note du 7 dernier (1). Cette Cour a jugé le 10 courant que la cargaison du navire américain *William P. Frye* était de la contrebande, que le navire n'avait pu être conduit dans un port et que sa destruction se trouvait dès lors justifiée. En même temps, la Cour a reconnu expressément la validité des stipulations du traité prussien-américain spécialement mentionné pour les relations entre l'Empire allemand et l'Amérique, de sorte que la destruction du navire et de la cargaison, autant qu'elle constituait une propriété américaine, a rendu l'Empire allemand passible d'une indemnité. La Cour des prises n'a pu fixer elle-même cette indemnité, car elle n'avait pas reçu pour cela des parties intéressées les indications nécessaires.

Il sera maintenant nécessaire de régler ces points. Le gouvernement allemand estime que le moyen le plus simple est que chacun des deux gouvernements désigne un expert, et que les deux experts, de concert, fixent le montant de l'indemnité pour le navire et toute propriété américaine coulée avec lui. Le gouvernement allemand payera prompte-

(1) V. ci-dessus, p. 18.

ment l'indemnité ainsi déterminée. Toutefois, il déclare expressément, revenant à ce qui a été exposé ci-dessus, qu'un pareil payement constitue, non pas une réparation pour la violation des droits conventionnels américains, mais un devoir ou une politique de ce gouvernement fondé sur les stipulations de traité existantes.

Si le gouvernement américain ne consent pas à cette manière de trancher la question, le gouvernement allemand est prêt à soumettre la difficulté, qui est une question d'interprétation des traités existants entre l'Allemagne et les États-Unis, au tribunal de la Haye, par application de l'article 38 de la convention de la Haye sur le règlement pacifique des différends internationaux.

Le soussigné prie M. l'ambassadeur d'appeler sur ce qui précède l'attention de son gouvernement, etc...

VON JAGOW.

688

États-Unis d'Amérique. — NOTE DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN DU 10 AOUT 1915, REMISE LE 13 AU GOUVERNEMENT ALLEMAND PAR L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS A BERLIN, EN RÉPONSE A LA NOTE ALLEMANDE DU 30 JUILLET 1915, AU SUJET DU *WILLIAM P. FRYE.*

D'après les Instructions de mon gouvernement, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence, en réponse à sa Note du 30 juillet (1) au sujet de la demande en réparation pour la destruction du *William P. Frye*, que le gouvernement des États-Unis a appris avec regret que les objections présentées par lui contre la soumission de cette affaire pour jugement à la Cour des prises ne se sont pas imposées elles-mêmes au gouvernement impérial allemand, et il regrette également que les raisons invoquées par le gouvernement impérial allemand pour soumettre l'affaire à la Cour des prises n'aient pas réussi à écarter les objections du gouvernement des États-Unis à cet égard. Comme ce désaccord a été atteint après une complète présentation des vues des deux gouvernements dans leur correspondance antérieure, un nouvel échange d'idées sur la question en litige serait probablement inutile, et le gouvernement des États-Unis accueille favorablement la suggestion de Votre Excellence que quelque autre moyen soit trouvé pour la solution de l'affaire.

Les deux méthodes de solution proposées sous forme alternative dans la Note de Votre Excellence ont été prises en sérieuse considération, et on croit que si elles peuvent être combinées de façon à être toutes deux adoptées, elles fourniront une base satisfaisante pour la solution des difficultés à régler.

Le gouvernement des États-Unis a déjà exprimé son désir que la question du montant de l'indemnité à payer par le gouvernement impérial allemand au sujet de sa responsabilité admise pour les pertes souffertes par les propriétaires et le capitaine à raison de la destruction du *Frye* devrait être réglée par une négociation diplomatique, et cela concorde entièrement avec la suggestion du gouvernement impérial allemand que le moyen le plus simple serait d'admettre, comme vous le proposez dans votre Note, « que chacun des deux gouvernements désigne un expert et que les deux experts, de concert, fixent le montant de l'indemnité pour le navire et toute propriété américaine coulée avec lui », laquelle sera payée par le gouvernement allemand lorsqu'elle aura été fixée comme il est établi dans votre Note. On suppose que l'arrangement comprendra quelque disposition pour la nomination d'un arbitre dans le cas où les experts ne s'entendraient pas.

(1) V. le texte qui précède.

Le gouvernement des États-Unis note que votre suggestion est faite sous l'expresse réserve que le payement en vertu de cet arrangement ne constituerait pas un aveu que les droits conventionnels américains ont été violés, mais serait seulement regardé par le gouvernement impérial allemand comme l'accomplissement d'un devoir ou la réalisation d'une politique fondés sur des stipulations de traité existantes. Un payement fait dans ces conditions serait entièrement acceptable pour le gouvernement des États-Unis, pourvu que l'acceptation d'un tel payement soit de même entendue comme ne préjudiciant pas à la prétention du gouvernement des États-Unis que la destruction du *Frye* a été faite sans justification légale, et pourvu aussi qu'un arrangement puisse être convenu pour la soumission immédiate à un arbitrage de la question de la justification légale, en tant qu'elle implique l'interprétation des stipulations de traité existantes.

Il ne peut pas y avoir de différence d'opinion entre les deux gouvernements en ce qui concerne leur désir de terminer sans délai la question du véritable sens et de l'esprit des stipulations de leur traité : à cette fin, le gouvernement des États-Unis propose que la suggestion alternative du gouvernement impérial allemand soit adoptée, de manière que cette question de l'interprétation du traité puisse être aussitôt soumise à l'arbitrage par application de l'article 38 de la convention de la Haye sur le règlement pacifique des différends internationaux.

De cette manière, à la fois la question de l'indemnité et la question de l'interprétation du traité peuvent être promptement résolues, et on doit observer que le seul changement apporté au plan proposé par le gouvernement impérial allemand est qu'au lieu d'éliminer l'une ou l'autre des suggestions alternatives, on leur donne effet à la fois afin que les questions en discussion puissent être traitées en même temps.

Si cette proposition est trouvée acceptable par le gouvernement impérial allemand, il sera aussi nécessaire de déterminer si, pendant l'examen arbitral, le gouvernement impérial allemand dirigera ses opérations navales d'accord avec sa propre interprétation ou, au contraire, d'accord avec l'interprétation soutenue par les États-Unis, quant aux obligations imposées par leurs stipulations conventionnelles ; le gouvernement des États-Unis sera heureux de connaître sur ce point les vues du gouvernement impérial allemand.

LANSING.

689

Allemagne. — NOTE DU GOUVERNEMENT ALLEMAND DU 19 SEPTEMBRE 1915, REMISE A L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS A BERLIN POUR ÊTRE ENVOYÉE AU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN, EN RÉPONSE A LA NOTE AMÉRICAINE DU 10 AOUT (REMISE LE 13) 1915, AU SUJET DU *WILLIAM P. FRYE*.

Ministère des affaires étrangères.

Berlin, 19 septembre 1915.

Le soussigné a l'honneur de faire la réponse suivante à la Note de Son Excellence, M. James W. Gerard, ambassadeur des États-Unis d'Amérique, datée du 13 dernier (1), au sujet de la demande de réparation pour la perte du navire de commerce américain *William P. Frye*.

Tout d'abord, en ce qui concerne l'établissement des dommages par des experts, le gouvernement allemand pense qu'on devrait se dispenser de la nomination d'un arbitre. Dans les cas d'établissement de dommages jusqu'ici réglés entre le gouvernement allemand et

(1) V. le texte qui précède.

un gouvernement neutre pour des causes analogues, les experts nommés par les deux parties sont toujours arrivés sans difficulté à un arrangement sur le montant du dommage ; s'il n'était pas possible, toutefois, de parvenir sur certains points à un arrangement, on terminerait probablement le différend par une négociation diplomatique. Présumant que le gouvernement américain accèdera à cette idée, le gouvernement a nommé pour expert le Dr Kepny, de Brême, directeur du North German Lloyds ; il demande la désignation de l'expert américain.

Le gouvernement allemand déclare agréer la proposition du gouvernement américain de séparer la question d'une indemnité de la question de l'interprétation des traités prussiens-américains de 1785, 1799 et 1828. En conséquence, il est de nouveau expressément établi qu'en faisant un payement, la violation du traité n'est pas reconnue comme on le prétend du côté américain, mais il est admis que le règlement de la question d'une indemnité ne fait pas préjudice à l'arrangement du différend d'opinion en ce qui concerne l'interprétation des droits du traité et qu'on s'en remet, pour le trancher, au tribunal d'arbitrage de la Haye.

Les négociations relatives à la signature du compromis prévu par l'article 52 de la convention d'arbitrage de la Haye seront conduites entre le ministère des affaires étrangères et l'ambassade américaine à Berlin ; au cas de difficultés à cet égard, on en instruira l'ambassadeur impérial à Washington. Si le gouvernement américain consent à cela, le ministère des affaires étrangères est prêt à soumettre à l'ambassade une rédaction de ce compromis.

La question que pose le gouvernement américain de savoir si le gouvernement allemand, pendant la procédure arbitrale, dirigera ses opérations navales conformément à l'interprétation allemande ou à l'interprétation américaine des stipulations du traité en litige a été considérée avec soin par le gouvernement allemand. Au point de vue du droit et de l'équité le gouvernement ne peut abandonner, jusqu'à ce que la question ait été réglée par arbitrage, sa propre interprétation sur la procédure à suivre contre les navires américains qui transportent de la contrebande. Pour le gouvernement allemand, on ne doit pas renoncer à l'application des règles généralement reconnues du droit de la guerre maritime, comme la déclaration de Londres, sauf et dans la mesure où une exception basée sur un traité est établie sans aucun doute ; dans le cas de la présente divergence d'opinion entre les gouvernements allemand et américain, une pareille exception ne saurait trouver son fondement que dans la sentence arbitrale. De plus, les inconvénients pour l'Allemagne qui résulteraient de l'interprétation américaine des stipulations du traité seraient bien plus grands que ceux qu'entraînerait l'interprétation allemande pour les États-Unis. Alors que l'interprétation américaine gênerait matériellement l'Allemagne dans sa conduite de la guerre, c'est à peine si quelque désavantage particulier résulterait pour des citoyens américains de l'interprétation allemande, puisqu'une entière réparation leur serait donnée pour tout dommage causé à leur propriété.

Toutefois le gouvernement allemand, afin de fournir au gouvernement américain une preuve de son attitude conciliatrice, a donné des ordres aux forces navales allemandes pour qu'elles ne détruisent pas les navires de commerce américains qui ont chargé de la contrebande conditionnelle, même quand les conditions du droit international se trouveraient réalisées, et qu'elles les laissent continuer leur voyage sans empêchement, s'il n'est pas possible de les faire entrer dans un port. Mais il se réserve le droit de détruire les navires transportant de la contrebande absolue dans tous les cas où une pareille destruction est permise par les dispositions de la déclaration de Londres.

Le soussigné prie l'ambassadeur de porter ce qui précède à la connaissance de son gouvernement.

VON JAGOW.

690

États-Unis d'Amérique. — Note du gouvernement américain du 12 octobre 1915, remise le 14 octobre 1915 a l'ambassadeur des États-Unis a Berlin pour être envoyée au gouvernement allemand, en réponse a la Note allemande du 19 septembre 1915, au sujet du *William P. Frye*.

En réponse à la Note de Votre Excellence du 19 septembre (1) au sujet de la réclamation pour dommages résultant de la destruction du navire de commerce américain *William P. Frye*, je suis chargé par le gouvernement des États-Unis de dire qu'il a noté avec satisfaction la bonne volonté du gouvernement impérial allemand pour régler les questions en litige en renvoyant à la décision d'une Commission d'experts la fixation du montant de l'indemnité à payer par le gouvernement impérial allemand dont la responsabilité est admise pour les pertes subies par les propriétaires et le capitaine à raison de la destruction du navire, et en déférant à un arbitrage la question de l'interprétation des droits établis par traité. Le gouvernement des États-Unis a noté en outre qu'en consentant à cet arrangement, le gouvernement impérial allemand a déclaré expressément qu'en faisant un payement il ne reconnaissait pas la violation du traité comme il était soutenu par le gouvernement des États-Unis, et que la solution de la question de l'indemnité ne préjugeait pas le règlement des divergences d'opinion entre les deux gouvernements concernant l'interprétation des droits établis par traité. Le gouvernement des États-Unis entend que cet arrangement ne préjudiciera pas non plus à sa propre prétention conforme à l'exposé de sa proposition dans sa Note du 10 août dernier à Votre Excellence sur ce sujet (2), et c'est à cette condition qu'il y consent. Votre Excellence a déclaré que le gouvernement impérial allemand croyait que la nomination d'un arbitre devrait être évitée à cause que l'expérience a montré au gouvernement impérial allemand que les experts nommés dans de pareils cas sont toujours arrivés sans difficulté à un arrangement et que, s'ils sont en désaccord sur quelque point, il est possible de résoudre ce désaccord par une négociation diplomatique. Le gouvernement des États-Unis entre entièrement dans la vue qu'il n'est pas nécessaire de nommer d'avance un arbitre. Il n'est pas à supposer que les experts seront impuissants à se mettre d'accord ou que, au cas où ils le seraient, le point en discussion ne pourra pas être tranché par une négociation diplomatique, mais le gouvernement des Etats-Unis pense qu'en consentant à cet arrangement il devrait être reconnu d'avance que, si la question du montant de l'indemnité n'est pas résolue par la Commission des experts ou par une négociation diplomatique, la question sera soumise à un arbitre si tel est le désir du gouvernement des États-Unis.

En supposant que cela soit accepté par le gouvernement allemand, il ne restera plus au gouvernement des États-Unis qu'à nommer son expert pour constituer la Commission avec l'expert déjà nommé par le gouvernement allemand. Il paraît désirable au gouvernement des États-Unis que cette Commission d'experts se réunisse sans délai dès que le membre américain sera nommé et qu'elle tienne ses assises aux Etats-Unis, car, ainsi qu'il a été dit dans ma Note du 30 avril dernier (3), toute preuve que le gouvernement allemand peut vouloir produire sera plus accessible et pourra être mieux examinée dans ce pays qu'ailleurs.

En ce qui concerne l'accord pour soumettre à arbitrage la question de l'interprétation du traité, le gouvernement des Etats-Unis observe que, en réponse au point de savoir si,

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. ci-dessus, p. 25.
(3) V. ci-dessus, p. 17.

pendant la procédure arbitrale, le gouvernement allemand se dirigera dans ses operations navales d'après l'interprétation allemande ou d'après l'interprétation américaine des stipulations du traité en question, la déclaration du gouvernement allemand est qu' « il a été donné des ordres aux forces navales allemandes de ne pas détruire un navire de commerce américain qui aurait chargé de la contrebande conditionnelle, même si les conditions prescrites par le droit international se trouvaient réalisées, mais de lui laisser continuer son voyage sans empêchement s'il n'est pas possible de l'emmener dans un port », et que « d'un autre côté il se réservait le droit de détruire des navires transportant de la contrebande absolue quand la destruction est autorisée par les stipulations de la déclaration de Londres ».

Bien que la déclaration de Londres ne soit pas en vigueur, le gouvernement des États-Unis veut bien, en attendant la sentence arbitrale dans l'affaire, accepter cette déclaration de Londres comme règle de conduite du gouvernement allemand touchant le traitement des navires américains transportant de la contrebande absolue, étant convenu qu'il ne considérera pas la possibilité de s'échapper dans des canots de sauvetage comme satisfaisant à l'exigence de l'article 50 de la déclaration qui veut que « avant de détruire le navire toutes les personnes à bord soient mises en sécurité ». C'est à cette condition que le gouvernement des Etats-Unis consent à déférer à un arbitrage la question de l'interprétation du traité.

Le gouvernement des États-Unis se rend au désir du gouvernement impérial allemand que les négociations relatives à la signature du compromis sur la question de l'interprétation du traité, à régler par arbitrage d'après les dispositions de l'article 52 de la convention d'arbitrage de la Haye, soient conduites entre le ministère allemand des affaires étrangères et l'ambassade américaine à Berlin, et le gouvernement des États-Unis sera heureux de recevoir le projet de compromis que, d'après vos informations, le ministère des affaires étrangères est prêt à soumettre à l'ambassadeur des Etats-Unis à Berlin. Au cas où il conviendrait au gouvernement impérial allemand de connaître avant ces négociations les préférences du gouvernement des États-Unis, en ce qui touche la forme de l'arbitrage à régler dans le compromis, mon gouvernement m'ordonne de dire qu'il préférerait, si cela est agréable au gouvernement impérial, que l'arbitrage fût fait par une procédure sommaire conformément aux dispositions des articles 86 à 90 inclusivement de la convention d'arbitrage de la Haye, plutôt que dans la forme plus lente d'arbitrage devant la Cour permanente à la Haye.

LANSING.

691

Allemagne. — NOTE DU GOUVERNEMENT ALLEMAND DU 29 NOVEMBRE 1915, REMISE A L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS A BERLIN POUR ÊTRE ENVOYÉE AU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN, EN RÉPONSE A LA NOTE AMÉRICAINE REMISE LE 14 OCTOBRE 1915, AU SUJET DU *WILLIAM P. FRYE.*

Berlin, 29 novembre 1915.

Le soussigné a l'honneur de répondre comme suit à Son Excellence M. James W. Gerard, ambassadeur des États-Unis d'Amérique, en réponse à la Note du 14 octobre, F. D. n° 5671 (1), relative à l'indemnité pour la destruction du navire marchand américain *William P. Frye*, aussi bien qu'en ce qui concerne le règlement par arbitrage de la divergence d'opinion qui s'est élevée à cette occasion.

(1) V. le texte qui précède.

En ce qui touche d'abord la détermination de l'indemnité pour le navire coulé, le gouvernement est d'accord avec le gouvernement américain sur le principe que le montant des dommages sera fixé par deux experts, chacun d'eux devant être nommé respectivement par les gouvernements allemand et américain. Le gouvernement allemand regrette de ne pouvoir accepter les vues du gouvernement américain d'après lesquelles les experts devraient se réunir à Washington, car l'expert nommé par lui, le Dr Greve, de Brême, directeur du North German Lloyd, ne peut s'absenter de cette ville et il serait de plus exposé au danger d'être capturé pendant son voyage en Amérique en raison de la conduite contraire au droit international que suit l'Angleterre dans la guerre maritime. Si l'expert américain était aussi incapable de s'absenter, les deux experts pourraient peut-être se mettre en contact l'un avec l'autre par correspondance.

Le gouvernement allemand regrette également de ne pouvoir acquiescer en ce moment à la nomination d'un arbitre comme le désire le gouvernement américain, car, en dehors du fait que selon toutes probabilités les experts réaliseront un arrangement dans l'affaire du *William P. Frye* avec la même facilité que dans des affaires similaires négociées avec d'autres gouvernements neutres, le consentement du gouvernement allemand à la consultation d'un arbitre doit essentiellement dépendre du point de savoir si les différences d'opinion entre les deux experts porteront sur des questions de principe ou seulement sur l'appréciation de certains articles. La consultation d'un arbitre ne pourrait être admise que dans ce dernier cas.

Si le gouvernement américain insistait sur sa demande pour la réunion des experts à Washington, ou pour le choix prochain d'un arbitre, la seule ressource serait de procéder à l'évaluation des dommages par une négociation diplomatique. Dans cette éventualité, le gouvernement allemand demande d'attendre la transmission d'un exposé des circonstances des diverses réclamations pour dommages, accompagné des preuves nécessaires.

En ce qui concerne le traitement par arbitrage de la divergence d'opinion relative à l'interprétation de certaines stipulations des traités de commerce prussiens-américains, le gouvernement allemand a rédigé un projet de compromis, inséré ci-contre, qui devrait être écrit en langues allemande et anglaise et pris respectivement en considération dans ses deux textes. Ce projet, sans doute, n'est pas conforme aux suggestions du gouvernement américain, en ce sens qu'il est d'accord non pas avec les règles de la procédure sommaire prévues par le chapitre IV de la convention d'arbitrage de la Haye, mais avec celles d'une procédure ordinaire. La procédure sommaire n'est naturellement de mise que pour les différends d'opinion d'une petite importance ; or le gouvernement allemand attache en réalité une importance particulière à l'interprétation des traités prussiens-américains dont l'existence remonte à cent ans. Conformément à l'arrangement établi, tous amendements proposés devraient être discutés entre le ministère des affaires étrangères et l'ambassade américaine, et des discussions orales paraîtraient convenables.

Jusqu'à la décision de la Cour permanente d'arbitrage, les forces navales allemandes couleront seulement les navires américains qui auront chargé de la contrebande absolue, lorsqu'existeront les conditions prévues par la déclaration de Londres. A ce sujet, le gouvernement allemand partage tout à fait les vues du gouvernement américain d'après lesquelles tous les soins possibles doivent être pris pour la sécurité de l'équipage et des passagers du navire à couler. En conséquence, les personnes trouvées à bord du navire ne recevront l'ordre de gagner les canots de sauvetage que quand les conditions générales, c'est-à-dire le temps, l'état de la mer et le voisinage des côtes, donneront la certitude que les canots atteindront le port le plus proche. Au reste, le gouvernement allemand se permet d'indiquer que, dans les cas où des forces navales allemandes ont coulé des navires neutres chargés de contrebande, il ne s'est pas encore présenté de pertes de vies.

Le soussigné espère qu'il sera possible aux deux gouvernements de faire un règlement complet de l'affaire du *William P. Frye* sur les bases précédentes, et saisit l'occasion de démontrer à Son Excellence l'ambassadeur l'assurance de sa plus haute considération.

VON JAGOW.

Compromis d'arbitrage

Le gouvernement impérial allemand et le gouvernement des États-Unis d'Amérique s'étant mis d'accord pour soumettre à une Cour d'arbitrage les différends d'opinion qui se sont élevés, par suite de la destruction du navire de commerce américain *William P. Frye* par un navire de guerre allemand, au sujet de l'interprétation de certaines stipulations des traités d'amitié et de commerce prussiens-américains, les soussignés, dûment autorisés par eux, ont arrêté le compromis suivant :

Article Ier. — Une Cour d'arbitrage composée conformément aux dispositions qui suivent est chargée de statuer sur la question juridique de savoir si, d'après les traités existant entre les parties, en particulier d'après l'article 13 du traité d'amitié et de commerce prussien-américain du 11 juillet 1799, la partie contractante belligérante est empêchée de couler des navires marchands de la partie contractante neutre pour transport de contrebande lorsqu'une telle destruction est permise suivant les principes généraux du droit international.

Art. II. — La Cour d'arbitrage sera composée de cinq arbitres qui seront choisis parmi les membres de la Cour permanente d'arbitrage de la Haye. — Chaque gouvernement choisira deux arbitres, dont un seulement peut être un national, aussitôt que possible, au plus tard deux semaines après le jour de la signature du compromis. Les quatre arbitres ainsi nommés choisiront un arbitre dans les quatre semaines après qu'ils auront reçu notification de leur nomination ; dans le cas où le vote ne donnerait pas de résultat, le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de choisir l'arbitre.

Art. III. — Le 1er mars 1916, chaque partie transmettra au Bureau de la Cour permanente d'arbitrage dix-huit exemplaires de son argumentation avec copies authentiques de tous les documents et de la correspondance dont elle entend se prévaloir dans la cause. Le Bureau s'occupera sans délai de les transmettre aux arbitres et aux parties : chaque arbitre recevra deux exemplaires, chaque partie en recevra trois. Deux exemplaires resteront dans les archives du Bureau. — Le 1er mai 1916, les parties devront déposer leurs contre-Mémoires avec preuves à l'appui et l'exposé de leur conclusion.

Art. IV. — Chaque partie déposera au Bureau international, au plus tard le 1er mars 1916, la somme de 3.000 gulden de Hollande pour le coût de la procédure arbitrale.

Art. V. — La Cour d'arbitrage se réunira à la Haye le 15 juin 1916, et procédera immédiatement à l'examen du différend.

Art. VI. — Les parties peuvent faire usage de la langue allemande ou de la langue anglaise. — Les membres de la Cour peuvent faire usage à leur choix de la langue allemande ou de la langue anglaise. — Les décisions de la Cour seront rédigées dans les deux langues.

Art. VII. — Chaque partie sera représentée par un agent spécial chargé d'être un intermédiaire entre la partie et la Cour. Ces agents fourniront à la Cour toutes les explications qu'elle leur demandera ; ils pourront lui soumettre tous les arguments juridiques qu'ils jugeront convenables pour la défense de leur cause.

Art. VIII. — Les stipulations de la convention du 18 octobre 1907 sur le règlement pacifique des conflits internationaux seront appliquées à la présente procédure arbitrale, en tant qu'elles ne sont pas contraires au compromis qui précède.

Fait en double à Berlin le. . . . ., jour de. . . . .

692

Allemagne. — Déclaration du ministère allemand des affaires étrangères relative a des attaques de navires de commerce neutres faites par erreur par des sous-marins allemands, adressée le 9 mai 1915 a l'ambassadeur des États-Unis a Berlin et transmise le même jour par celui-ci au gouvernement américain.

1° Le gouvernement impérial allemand n'a naturellement pas l'intention de faire attaquer par des sous-marins ou par sa flotte aérienne les navires de commerce neutres dans la zone de guerre navale, plus exactement définie dans la Note de l'Amirauté allemande du 4 février dernier (1), s'ils ne se sont pas rendus coupables d'actes hostiles ; au contraire, les instructions les plus précises ont toujours été données aux navires de guerre allemands dans le but d'éviter en toutes circonstances des attaques contre ces navires. Même si ces navires ont à bord de la contrebande de guerre, ils ne sont traités par les sous-marins que conformément aux règles du droit international relatif aux prises de guerre.

2° Si cependant un navire neutre était victime d'un sous-marin ou d'un navire aérien à la suite d'une malheureuse (.....) (2) dans la zone de guerre ci-dessus mentionnée, le gouvernement allemand reconnaîtrait sans réserves sa responsabilité. Dans un tel cas, il exprimera ses regrets et consentira à des dommages-intérêts sans porter la question au préalable devant une Cour des prises.

3° Le gouvernement allemand a coutume, dès qu'un navire neutre est supposé coulé dans la zone de guerre indiquée par un navire de guerre allemand, de procéder immédiatement à une enquête. Si cette hypothèse est admise, l'Amirauté allemande se met en rapport avec le gouvernement neutre intéressé afin que celui-ci puisse également procéder à une enquête. Si le gouvernement allemand est par la suite convaincu que le bâtiment a été détruit par des navires de guerre allemands, il fera aussitôt l'application du paragraphe 2 ci-dessus. Dans le cas où le gouvernement allemand, contrairement au point de vue du gouvernement neutre, ne se déclare pas convaincu par le résultat de l'enquête, le gouvernement allemand s'est déjà déclaré prêt, en plusieurs circonstances, à soumettre la question à une Commission internationale conformément à l'article 3 de la convention de la Haye du 18 octobre 1907 pour la solution pacifique des conflits internationaux.

693

Allemagne. — Memorandum de l'ambassadeur d'Allemagne a Washington remis au gouvernement des États-Unis d'Amérique, au sujet de la guerre sous-marine dans la Méditerranée, en date du 7 janvier 1916.

Ambassade d'Allemagne, Washington, D. C., 7 janvier 1916.

1) Des sous-marins allemands dans la Méditerranée ont, dès le début, reçu des ordres de ne conduire une guerre de croiseurs contre des navires de commerce ennemis qu'en conformité avec les principes généraux du droit international. En particulier, des me-

(1) V. le texte de cette Note dans ce *Recueil*, t. II, p. 20.
(2) Mot omis.

sures de représailles, telles que celles appliquées dans la zone de guerre aux environs des Iles Britanniques, ont été écartées.

2) Des sous-marins allemands ne sont en conséquence autorisés à détruire des navires de commerce ennemis dans la Méditerranée, navires à passagers ou navires de chargement, tant que ceux-ci n'essayent pas d'échapper ou n'opposent pas de résistance, qu'après que les passagers et les hommes d'équipage ont été mis en sûreté.

3) Tous les cas de destruction de navires de commerce ennemis dans la Méditerranée, qui ont pour auteurs des sous-marins allemands, font l'objet d'une enquête officielle et, en outre, sont soumis à une procédure régulière devant la Cour des prises. Lorsque les intérêts américains sont en jeu, le gouvernement allemand a l'habitude d'en communiquer le résultat au gouvernement américain. Il en sera ainsi dans le cas du *Persia*, si les circonstances le réclament.

4) Si les commandants des sous-marins allemands n'obéissent pas aux ordres qui leur sont donnés, ils doivent être punis; de plus, le gouvernement allemand doit fournir réparation pour le dommage résultant de la mort de citoyens américains ou des torts qui leur sont causés.

694

États-Unis d'Amérique. — Note confidentielle du secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique a l'ambassadeur britannique a Washington, au sujet de la guerre sous-marine, en date du 18 janvier 1916 (1).

Département d'État. Washington, 18 janvier 1916.

Il est du plus haut intérêt pour mon gouvernement de mettre fin, si possible, aux dangers qui résultent pour les vies humaines en raison de l'usage qui est actuellement fait des sous-marins employés à la destruction du commerce ennemi en haute mer, depuis que sur les bâtiments de commerce des belligérants peuvent se trouver des citoyens américains qui y ont pris passage ou qui font partie de leurs équipages, et ceci dans l'exercice de leurs droits reconnus de neutres. Je suppose que le gouvernement de Votre Excellence est également désireux de protéger ses nationaux contre les hasards résultant de leur présence à bord des bâtiments de commerce naviguant dans les parties de la haute mer dans lesquelles opèrent les sous-marins ennemis.

Tout en déplorant la mort de non combattants, sans égard pour leur âge ou leur sexe, résultant de la méthode actuelle qui consiste à détruire les bâtiments de commerce sans avoir transbordé les passagers en lieu sûr, et bien que je considère cette pratique comme contraire aux principes de l'humanité qui devraient guider les belligérants dans la conduite de leurs opérations navales, je ne pense pas qu'un belligérant puisse être privé de l'usage de sous-marins en vue de l'interruption du commerce ennemi, depuis que ces engins de guerre ont prouvé leur efficacité dans ce mode de combat en haute mer.

Afin de ramener la guerre sous-marine dans les règles générales du droit international et dans les principes de l'humanité, sans porter atteinte à son efficacité dans la destruction du commerce, je crois qu'une formule pourrait être trouvée, qui, tout en apportant de légères modifications aux usages généralement suivis par les nations avant l'emploi des sous-marins, ferait appel à l'esprit de justice et d'équité de tous les belligérants dans la guerre actuelle.

(1) *Note.* — Une Note semblable a été remise à la même date aux ambassadeurs de France, de Russie, d'Italie, ainsi qu'au ministre de Belgique, et le 24 janvier 1916 à l'ambassadeur du Japon.

Votre Excellence comprendra qu'en cherchant une formule ou une règle de cette nature, j'en vois la nécessité au point de vue neutre, mais je crois que cette formule sera également efficace en préservant la vie de tous les non combattants voyageant sur des bâtiments de commerce de nationalité belligérante.

Mes commentaires sur ce sujet sont indiqués dans les propositions suivantes :

1. Un non combattant a le droit de naviguer en haute mer à bord d'un bâtiment de commerce battant pavillon d'une nation belligérante et d'être assuré de la bonne observation des règles du droit international et des principes humanitaires, dans le cas où le bâtiment serait approché par un navire de guerre d'un autre belligérant.

2. Un bâtiment de commerce de nationalité ennemie ne doit pas être attaqué sans qu'il lui ait été ordonné de s'arrêter.

3. Un bâtiment de commerce ennemi, ayant reçu d'un sous-marin ennemi l'ordre de s'arrêter, devra s'arrêter immédiatement.

4. Ce bâtiment ne sera pas attaqué, après avoir reçu l'ordre de s'arrêter, à moins qu'il n'essaye de fuir ou de résister, et, dans le cas où il cesserait de fuir ou de résister, l'attaque devrait être aussitôt suspendue.

5. Dans le cas où il serait impossible de mettre un équipage de prise à bord d'un bâtiment de commerce ennemi ou de le convoyer dans un port, le bâtiment pourra être coulé, pourvu toutefois que son équipage et ses passagers aient été mis en sûreté.

En se conformant aux propositions précédentes qui, à mon avis, englobent les règles essentielles, dont l'application stricte garantirait la vie d'un non combattant sur un bâtiment de commerce arrêté par un sous-marin, je ne me dissimule pas les obstacles que rencontrerait un sous-marin comme destructeur du commerce.

Antérieurement à l'année 1915, les opérations des belligérants contre le commerce ennemi en haute mer étaient menées par des croiseurs sérieusement armés. Dans ces conditions, le droit international semblait permettre qu'un bâtiment de commerce soit armé pour sa défense sans perdre pour cela son caractère de bateau de commerce privé. Ce droit semble avoir été établi en se basant sur la force défensive supérieure des navires de guerre et sur la limitation de l'armement qui ne pourrait pas être effectivement utilisé comme moyen d'attaque contre les navires de guerre ennemis, tandis qu'il était suffisant pour défendre le navire marchand contre l'armement généralement inférieur des pirates ou corsaires.

L'emploi des sous-marins a cependant modifié cet état de choses. La comparaison entre la force défensive d'un croiseur et d'un sous-marin démontre que ce dernier, dont la protection est assurée par sa faculté de plonger, est presque sans défense au point de vue de sa construction. Un bâtiment de commerce ayant à bord un canon de petit calibre serait à même de l'employer comme moyen d'attaque efficace contre un sous-marin. Maintes fois des pirates et corsaires ont été ainsi chassés des mers, et la course a été abolie. En conséquence, la présence de canons à bord de bâtiments de commerce, en ce temps d'engins sous-marins, peut être considérée comme ayant pour but de rendre la puissance des bâtiments de commerce supérieure à celle des sous-marins et d'éviter l'avertissement, la visite et la recherche de ceux-ci. Donc tout armement d'un bâtiment de commerce semble avoir le caractère d'un armement offensif.

Si un sous-marin ayant reçu l'ordre de s'arrêter et de visiter un bâtiment de commerce en haute mer, et ayant constaté qu'il s'agit d'un bâtiment ennemi et que les conditions nécessitent sa destruction, met en sûreté toutes les personnes du bord, il ne semblerait pas juste ou raisonnable que le sous-marin, après avoir rempli ces obligations, fût exposé à une destruction certaine par les canons dont le bâtiment de commerce est armé.

Il serait donc raisonnable qu'un arrangement équitable pût être conclu entre les belligérants adverses, en vertu duquel les sous-marins devraient se soumettre strictement aux règles du droit international en ce qui concerne l'arrêt et la visite des bateaux marchands, pour s'assurer de leur nationalité et pour transférer leurs équipages et passagers en lieu sûr avant de couler le bâtiment comme prise de guerre, et que par contre il serait interdit aux bâtiments de commerce de porter un armement quel qu'il soit.

En présentant ces formules comme la base de déclarations des gouvernements belligérants, je le fais avec la pleine conviction que votre gouvernement les prendra d'abord en considération comme une nécessité humaine de sauver la vie d'innocents plutôt que comme une insistance contre un droit légal douteux, qui peut être combattu en raison des conditions nouvelles.

Je vous serai obligé de bien vouloir soumettre ces propositions à l'attention de votre gouvernement et de me faire part de ses vues à ce sujet, en me disant s'il serait disposé à faire une déclaration sous condition que ses ennemis en feraient une similaire.

Une communication identique a été adressée aux ambassadeurs de France, Russie et Italie, et au ministère de Belgique dans cette capitale.

J'ajouterai que mon gouvernement est très impressionné par l'argument qu'un navire de commerce portant un armement de quelque nature que ce soit, en raison de la guerre sous-marine et de la faible puissance défensive d'un sous-marin, doit être considéré comme un croiseur auxiliaire et traité comme tel aussi bien par un gouvernement neutre que par un gouvernement belligérant, et qu'il examine sérieusement les instructions à donner dans ce sens à ses fonctionnaires.

ROBERT LANSING.

695

Allemagne. — MEMORANDUM DU GOUVERNEMENT ALLEMAND DU 8 FÉVRIER 1916, ADRESSÉ LE 10 A L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE A BERLIN POUR ÊTRE REMIS AU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN, SUR LE TRAITEMENT DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS.

I

1. Déjà avant l'ouverture de la guerre actuelle, le gouvernement anglais a donné la possibilité aux Compagnies de navigation anglaises d'armer leurs bateaux avec des canons. Le 26 mars 1913, Winston Churchill, alors premier lord de l'Amirauté, fit la déclaration au Parlement anglais que l'Amirauté avait demandé aux armateurs d'armer un certain nombre de leurs paquebots de premier rang afin de les protéger contre le danger dont ils pourraient être menacés en certains cas par des croiseurs auxiliaires rapides d'autres puissances ; ces paquebots ne devaient cependant pas avoir eux-mêmes le caractère de croiseurs auxiliaires. Le gouvernement disait mettre à la disposition des armateurs les canons nécessaires, les munitions suffisantes et le personnel indispensable à la manœuvre des pièces.

2. Les armateurs anglais ont accédé aussitôt à la demande de l'Amirauté. Ainsi, sir Owen Philipps, Président de la Royal Mail Stean Packet Company, a pu faire part aux actionnaires de la Compagnie, en mai 1913, que les plus grands paquebots de la Compagnie étaient armés de canons ; en outre, l'Amirauté anglaise a publié en janvier 1914 une liste d'après laquelle 29 vapeurs de diverses lignes anglaises étaient armés de canons à l'arrière.

3. Effectivement, peu après l'ouverture de la guerre, les croiseurs allemands ont pu s'assurer que les paquebots anglais étaient armés. Par exemple, le vapeur *La Correntina*, de la Houlder Line, de Liverpool, capturé par le croiseur auxiliaire allemand *Kronprinz Friedrich Wilhelm*, le 7 octobre 1914, avait deux canons de 4.7 pouces à l'arrière. Le 1er février 1915, un sous-marin allemand a été bombardé dans la Manche par un yacht anglais.

II

1. En ce qui concerne le caractère légal des navires de commerce armés en face du

droit international, le gouvernement anglais a pris position en vue de ses propres navires de commerce, en établissant que ces bâtiments conservent le caractère de bateaux de commerce pacifiques tant qu'ils ne sont armés qu'au point de vue défensif. En conformité de cette thèse, l'ambassadeur britannique à Washington, dans une Note du 25 août 1914 (1), donna l'assurance au gouvernement américain que les navires de commerce anglais n'ont jamais été armés dans un but d'attaque, mais simplement pour la défense, et qu'en conséquence ils n'ont jamais tiré à moins que l'on n'ait tiré sur eux tout d'abord. D'autre part, le gouvernement anglais pose comme principe, en ce qui concerne les navires armés appartenant à d'autres pavillons, que ces navires doivent être traités comme navires de guerre. Le nº 1 de l'ordonnance 1 des règles de la Cour des prises, promulgué par ordre en Conseil du 5 août 1914, déclare expressément que « les navires de guerre comprennent les navires armés ».

2. Le gouvernement allemand n'a aucun doute qu'un bateau de commerce revêt un caractère guerrier lorsqu'il est armé de canons, sans qu'il y ait à s'inquiéter si ces canons sont destinés à la défense ou à l'attaque. Il considère toute activité combattante d'un bateau de commerce ennemi comme contraire au droit international, tout en accordant considération aux vues adverses, en traitant les équipages de ces bateaux non comme des pirates, mais comme des belligérants. Les détails de cette position sont donnés dans le Memorandum sur le traitement des bateaux de commerce armés dans les ports neutres, communiqué au gouvernement américain en octobre 1914 (2), et qui a été également communiqué aux autres puissances neutres.

3. Quelques puissances neutres ont accepté le point de vue du gouvernement britannique et ont en conséquence admis que des navires de commerce armés des puissances belligérantes pouvaient séjourner dans leurs ports et chantiers sans les restrictions qui sont imposées aux navires de guerre suivant leurs règles de neutralité. D'autres, cependant, ont admis la théorie contraire et ont soumis les navires de commerce armés des belligérants aux règles de neutralité applicables aux navires de guerre.

III

1. Durant la présente guerre, l'armement des navires de commerce anglais s'est de plus en plus généralisé. D'après les rapports des forces navales allemandes, de nombreux cas ont été signalés dans lesquels les navires de commerce anglais n'ont pas seulement offert une résistance armée aux navires de guerre allemands, mais les ont attaqués de leur propre initiative, en faisant même fréquemment usage de faux pavillons. Une liste de ces cas est reproduite dans une Annexe, qui ne contient qu'une partie seulement des attaques qui ont eu lieu. Cette liste démontre également que cette pratique n'est pas exclusive à la marine marchande anglaise, mais qu'elle est imitée par les navires marchands des alliés de l'Angleterre.

2. L'explication de l'action des navires de commerce armés anglais ainsi décrite est contenue dans des Annexes qui sont des reproductions photographiques d'Instructions confidentielles de l'Amirauté anglaise, trouvées par les forces navales allemandes sur des navires capturés. Ces Instructions règlent en détail les attaques d'artillerie par des navires de commerce anglais contre des sous-marins allemands. Elles renferment des règles précises concernant la réception, le traitement, l'activité et le contrôle des équipages de canonniers anglais à bord de navires de commerce ; par exemple, l'équipage ne doit pas revêtir un uniforme dans des ports neutres, et ceci quoiqu'appartenant pleinement à la marine britannique. Par dessus tout, il est démontré par ces Instructions que ces navires armés ne doivent pas attendre qu'un acte de guerre maritime ait été prononcé de la part des sous-marins allemands, mais qu'ils doivent attaquer ces derniers immédiatement. A ce sujet, les règles suivantes sont particulièrement instructives :

a) Les Instructions relatives à l'emploi, au soin et à l'entretien de l'armement sur les

(1) V. ci-dessus, p. 7.
(2) V. le texte de ce Memorandum dans ce *Recueil*, t. II, p. 82.

navires de commerce armés défensivement stipulent dans la section intitulée « Action » au paragraphe 4 : « Il n'est pas judicieux d'ouvrir le feu à une distance plus grande que 800 yards, à moins que l'ennemi n'ait déjà ouvert le feu ». Il en résulte donc que le devoir d'un navire de commerce est d'ouvrir le feu sans égard à l'attitude du sous-marin.

b) Les Instructions concernant les sous-marins, applicables aux navires armés défensivement, prescrivent sous le nº 3 : « Si un sous-marin poursuit un navire pendant le jour, et s'il est évident pour le capitaine que ses intentions sont hostiles, le navire poursuivi doit ouvrir le feu pour sa propre défense, même si le sous-marin n'avait pas commis un acte hostile défini, en envoyant un coup de canon ou en lançant une torpille ». Il résulte de ceci que la présence d'un sous-marin dans le sillage d'un navire de commerce est une raison suffisante pour une attaque armée.

Dans tous ces règlements, qui ne s'appliquent pas simplement à la zone maritime de guerre autour de l'Angleterre, mais qui sont sans restriction en ce qui concerne leur validité (V. Annexe pour la Méditerranée), on insiste avec la plus grande force sur la nécessité de les tenir secrets, simplement pour que l'action des navires de commerce, en contradiction absolue avec le droit international et les assurances anglaises, puisse rester ignorée des ennemis ainsi que des neutres.

3. Il est ainsi démontré que les navires de commerce anglais armés ont reçu des instructions officielles d'attaquer traîtreusement les sous-marins allemands chaque fois qu'ils peuvent s'en approcher, c'est-à-dire de conduire contre eux une guerre impitoyable. Depuis que les règles de guerre maritime de l'Angleterre ont été adoptées par ses alliés sans discussion, la même preuve est faite aussi en ce qui concerne les navires de commerce armés des autres nations ennemies.

IV

Dans les conditions exposées ci-dessus, les navires de commerce armés de canons n'ont plus le droit d'être considérés comme des navires de commerce pacifiques. En conséquence, les forces navales allemandes recevront l'ordre, dans un temps prochain, tout en prenant en considération les intérêts des neutres, de traiter ces navires comme belligérants.

Le gouvernement allemand porte ces détails à la connaissance des puissances neutres afin de leur permettre de mettre en garde leurs nationaux en les invitant à ne pas continuer à confier leurs personnes ou leurs biens à des navires de commerce armés appartenant aux puissances en guerre avec l'Empire allemand.

Berlin, 8 février 1916.

(Suivent des Annexes.)

696

Autriche-Hongrie. — Circulaire-Note verbale du ministère des affaires étrangères d'Autriche-Hongrie, adressée a l'ambassadeur des États-Unis d'Amérique a Vienne, pour être remise au gouvernement américain, sur le traitement des navires de commerce armés, en date du 10 février 1916.

Nº 14061/7. 1916. Ministère impérial et royal des affaires étrangères.

Vienne, 10 février 1916.

Les gouvernements des puissances neutres ont été informés que, dans le courant de

l'année 1913, l'Amirauté britannique a fait armer un grand nombre de navires marchands anglais. Comme cela a été annoncé le 26 mars 1913 dans la Chambre des communes par le premier lord de l'Amirauté, l'armement de ces vapeurs était destiné à les protéger contre les dangers des navires ennemis transformés en croiseurs auxiliaires et en même temps à servir seulement pour leur défense.

Les expériences acquises pendant le cours de la présente guerre montrent qu'une quantité considérable de vapeurs marchands britanniques ont fait usage de canons placés à leur bord contre des navires de guerre ennemis, et qu'ils l'ont fait non seulement avec l'intention de résister au légitime exercice du droit de capture, mais aussi avec celle d'attaquer et détruire les bâtiments de guerre ennemis.

Comme il appert d'un Memorandum transmis par le gouvernement impérial allemand aux puissances neutres, à la date de ce jour (1), des Instructions ont été trouvées à bord de vapeurs anglais qui prouvent que le gouvernement royal britannique lui-même a incité ses navires de commerce à commettre ces actes illégaux, et cela en contradiction directe avec les assurances données au Département d'État à Washington.

L'exemple de la Grande-Bretagne a été suivi durant le cours des hostilités par ses alliés, spécialement par la France et par l'Italie.

Sans entrer dans l'examen de l'étrange prétention mise en avant par le gouvernement royal britannique que les navires de commerce armés par ledit gouvernement conservent leur caractère inoffensif, attendu qu'un navire de commerce armé par un ennemi doit être considéré par les forces navales anglaises comme un croiseur auxiliaire, le gouvernement impérial et royal se borne à déclarer que tous les navires marchands armés de canons, quel que soit leur but, perdent par ce fait même le caractère de navires pacifiques.

Dans ces conditions, des ordres ont été donnés aux forces navales austro-hongroises de traiter de semblables navires comme des navires belligérants ; de tels ordres, toutefois, ne doivent pas être mis à exécution avant le 29 février 1916. Ce délai est accordé dans l'intérêt des puissances neutres, afin qu'elles puissent prévenir leurs nationaux du danger auquel ils s'exposent en remettant leurs personnes et leurs biens à des navires de commerce armés d'États en guerre avec l'Autriche-Hongrie et qu'elles puissent aussi avertir ceux de leurs nationaux qui se trouvent déjà à bord de navires de la catégorie indiquée.

697

Allemagne. — MEMORANDUM ALLEMAND DU 26 FÉVRIER 1916, ADRESSÉ PAR L'AMBASSADEUR D'ALLEMAGNE A WASHINGTON LE 8 MARS 1916 AU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN, SUR LE TRAITEMENT DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS.

Ambassade d'Allemagne à Washington.

Le gouvernement impérial allemand, en raison des relations amicales qui ont toujours existé entre les deux grandes nations et désireux de les continuer, tient à exposer une fois de plus au gouvernement américain la question des sous-marins.

A l'ouverture de la guerre, le gouvernement allemand, agissant sur la proposition du gouvernement des États-Unis, s'est déclaré immédiatement prêt à ratifier la déclaration de Londres. A cette époque un code allemand des prises avait déjà été publié, basé entièrement et sans modification sur les règles de la déclaration de Londres. L'Allemagne a ainsi prouvé son empressement à reconnaître entièrement les règles existantes du droit

(1) V. le texte qui précède.

international qui garantissent la liberté des mers pour le commerce légitime des pays neutres, non seulement entre eux, mais aussi avec les nations belligérantes.

La Grande-Bretagne, d'autre part, a refusé de ratifier la déclaration de Londres, et, après l'ouverture de la guerre, elle commença à restreindre le commerce légitime des neutres afin de porter préjudice à l'Allemagne. Les déclarations de contrebande furent systématiquement étendues les 4 août, 20 août, 21 septembre et 29 octobre 1914 (1). Le 3 novembre 1914, fut lancé l'ordre de l'Amirauté britannique, déclarant la mer du Nord zone de guerre (2), dans laquelle les navires de commerce seraient exposés aux plus graves dangers du fait de mines et de vaisseaux de guerre. Les protestations des neutres restèrent sans effet, et désormais la liberté du commerce des neutres avec l'Allemagne fut pratiquement détruite. Dans ces conditions, l'Allemagne s'est vue obligée d'avoir recours, en février 1915 (3), à des représailles afin de lutter contre les mesures prises par l'ennemi qui étaient absolument contraires au droit international. Elle choisit à cet effet une nouvelle arme, dont l'emploi n'avait pas encore été prévu par le droit international, et, en agissant ainsi, elle n'a ni ne pouvait violer les règles en vigueur, mais elle envisageait seulement les particularités de cette nouvelle arme, le bateau sous-marin.

L'emploi des sous-marins a entraîné nécessairement une restriction dans les libres mouvements des neutres et a constitué un danger pour ceux-ci, danger contre lequel l'Allemagne a entendu les mettre en garde par un avertissement spécial analogue à celui qu'avait donné l'Angleterre en ce qui concerne la mer du Nord.

Comme les deux belligérants — l'Allemagne, dans sa Note du 17 février, et l'Angleterre dans celles des 10 et 20 février 1915 (4) — prétendaient que leurs mesures n'avaient été dictées qu'en raison de la violation par l'adversaire des règles du droit international, le gouvernement américain essaya d'intervenir entre les parties afin de rétablir les règles du droit international telles qu'elles existaient avant la guerre. Il fut demandé à l'Allemagne d'adapter l'emploi de la nouvelle arme aux règles qui avaient été appliquées à l'emploi des armes navales antérieurement utilisées, et à l'Angleterre de ne pas s'opposer au ravitaillement en vivres des populations allemandes non combattantes en consentant à leur distribution sous un contrôle américain. Le 1er mars 1915 (5), l'Allemagne s'est déclarée prête à accéder à la proposition du gouvernement américain, tandis que l'Angleterre a refusé. Par l'ordre en Conseil du 11 mars 1915 (6), la Grande-Bretagne abolit ce qui restait de la liberté du commerce des neutres avec l'Allemagne et ses voisins neutres. Le but de l'Angleterre, en agissant ainsi, était d'affamer l'Allemagne par ces moyens illégaux.

L'Allemagne, après que des citoyens neutres eurent perdu la vie, à l'encontre de ses désirs et de ses intentions, se conforma cependant postérieurement, au cours de la guerre, aux désirs exprimés par le gouvernement américain en ce qui concerne l'usage des sous-marins. En aucun cas les droits des neutres, en ce qui concerne le commerce légal, ne furent limités par l'Allemagne.

L'Angleterre alors rendit impossible aux sous-marins de se conformer aux anciennes règles du droit international en armant presque tous les navires de commerce et en ordonnant l'emploi de canons à bord des navires de commerce pour l'attaque. Les reproductions photographiques de ces Instructions ont été transmises aux gouvernements neutres avec le Memorandum du gouvernement allemand du 8 février 1916 (7). Ces ordres sont manifestement en contradiction avec la Note remise par l'ambassadeur de la Grande-Bretagne à Washington au gouvernement américain le 25 août 1914 (8). En raison des

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 306, 315, 328 et 334.
(2) V. ce *Recueil*, t. I, p. 180.
(3) V. ce *Recueil*, t. II, p. 21.
(4) V. ce *Recueil*, t. II, p. 26, 9 et 30.
(5) V. ce *Recueil*, t. II, p. 33.
(6) V. ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347.
(7) V. ce Memorandum ci-dessus, p. 35.
(8) V. ci-dessus, p. 7.

propositions faites par les États-Unis le 23 janvier 1916, concernant le désarmement (1), le gouvernement impérial avait espéré que ces faits permettraient aux gouvernements neutres d'obtenir le désarmement des navires de commerce de ses adversaires. Ceux-ci, cependant, ont continué énergiquement à armer de canons leurs navires de commerce.

La décision du gouvernement des États-Unis de ne pas empêcher ses nationaux de prendre passage à bord de navires marchands belligérants a été utilisée par la Grande-Bretagne et ses alliés en armant des navires de commerce dans un but agressif. Dans ces conditions, des navires de commerce peuvent facilement détruire des sous-marins, et si leur attaque ne réussit pas, ils se considèrent néanmoins en sûreté, ayant à bord des citoyens américains.

L'ordre d'employer des armes sur les navires de commerce anglais a été complété par des Instructions aux capitaines de ces navires, leur conseillant de hisser de faux pavillons et d'éperonner les sous-marins. L'allocation de primes et la distribution de décorations à des capitaines de navires de commerce qui ont réussi démontrent l'effet produit par ces Instructions. Les alliés de l'Angleterre ont pris position dans le même sens.

L'Allemagne, maintenant, est en présence des faits suivants :

a) Un blocus contraire au droit international (Comp. Note américaine à l'Angleterre du 5 novembre 1915) a pendant un an entravé le commerce neutre en provenance des ports allemands et a rendu les exportations allemandes impossibles.

b) Pendant dix-huit mois, par suite de l'extension donnée aux déclarations de contrebande en violation du droit international (Comp. Note américaine à l'Angleterre du 5 novembre 1915), le commerce d'outre-mer des voisins neutres de l'Allemagne, en ce qui concerne l'Allemagne, a été supprimé.

c) L'interception des courriers en violation du droit international (Comp. Memorandum américain à l'Angleterre du 10 janvier 1916) a pour but d'interdire toutes relations de l'Allemagne avec les pays étrangers.

d) L'Angleterre a opprimé systématiquement, et d'une manière croissante, les pays neutres, d'après le principe « la force prime le droit », et a empêché le commerce neutre sur terre avec l'Allemagne afin de compléter le blocus des puissances centrales dans le but d'affamer leur population civile.

e) Les Allemands rencontrés en haute mer par nos ennemis sont privés de leur liberté, peu importe qu'ils soient combattants ou non combattants.

f) Nos ennemis ont armé leurs navires de commerce dans un but offensif, rendant théoriquement impossible l'usage des sous-marins conformément aux principes de la déclaration de Londres (Comp. Memorandum américain du 8 février 1916).

Le Livre blanc anglais du 5 janvier 1916, sur la restriction du commerce allemand, démontre que, par suite des mesures prises par l'Angleterre, le commerce d'exportation de l'Allemagne a été arrêté presque totalement, tandis que ses importations sont soumises à la bonne volonté de l'Angleterre.

Le gouvernement impérial espère que le peuple des États-Unis, se rappelant des relations amicales qui ont existé entre les deux nations pendant le siècle dernier, voudra bien, malgré les difficultés qui sont provoquées par nos ennemis, apprécier le point de vue allemand tel qu'il vient d'être exposé.

J. Bernstorff.

(1) V. ci-dessus, p. 33.

698

Grande-Bretagne. — Memorandum du gouvernement britannique remis le 23 mars 1916 au gouvernement des États-Unis d'Amérique par l'ambassadeur de Grande-Bretagne a Washington, en ce qui touche la guerre sous-marine, spécialement en ce qui concerne l'armement des navires de commerce (1).

Se référant à la lettre personnelle adressée à la date du 18 janvier dernier par l'honorable secrétaire d'État des États-Unis à l'ambassadeur d'Angleterre à Washington (2), le gouvernement de Sa Majesté britannique ne peut qu'apprécier les sentiments élevés dont M. Lansing s'est inspiré, en soumettant aux pays intéressés certaines considérations concernant l'armement défensif des navires de commerce. Mais l'absence de bonne foi de la part de l'ennemi, manifestée dans un trop grand nombre d'occasions pour permettre de considérer celles-ci comme des accidents isolés, justifie le plus grand doute quant à la possibilité de mettre en pratique les propositions ainsi formulées.

En se plaçant au point de vue strictement légal, il doit être admis que l'armement de navires de commerce pour leur défense est leur droit reconnu. Il a été établi dans plusieurs pays par un long usage ; dans d'autres pays, il a été expressément sanctionné par le législateur, comme cela a été le cas aux États-Unis en particulier (3).

Ceci étant admis, il semble évident que toute requête à un belligérant tendant à faire abandonner les moyens légaux de protection contre les attaques illégales de l'ennemi place celui qui formule la proposition, et quel qu'il soit, en face du devoir et de la responsabilité de faire cesser par l'ennemi des attaques de ce genre, sinon cet ennemi serait plutôt encouragé à persévérer dans cette voie. D'ailleurs, rien ne prouve que les suggestions auxquelles il est référé ci-dessus recevraient une sanction immédiate suffisante.

Il est de notoriété publique que l'Allemagne, déjà dès août 1914, a semé des mines dans les mers du Nord de l'Europe et plus tard dans d'autres mers, sans aucun égard pour les règles du droit international. Les pertes de vies humaines et de navires, quoique neutres et portant d'innocentes cargaisons, ont été considérables. Ceux qui ont perpétré ces actes ont tiré leurs encouragements de leur impunité.

Le premier acte de cette nature remonte au 26 octobre 1914. A cette date, le paquebot français *Amiral-Ganteaume*, non armé, portant d'un point de la côte française à un autre 2.500 civils réfugiés, comprenant en grande partie des femmes, des enfants et des vieillards, a été torpillé sans avertissement. De nombreuses vies furent perdues. Après une sérieuse enquête sur les circonstances de cet outrage, la France a protesté auprès des puissances neutres, mais aucun résultat n'a été obtenu. Comme il n'y a pas eu de sanction, les mêmes crimes se sont fréquemment reproduits dans la suite.

En février dernier, l'Allemagne a poussé l'impudence jusqu'à déclarer qu'elle généraliserait ses actes criminels jusqu'alors limités aux mers du Nord de l'Europe. En conséquence et peu après, elle eut recours aux mêmes procédés dans l'océan Atlantique, en Méditerranée et partout où elle en trouvait l'occasion, et elle a attaqué les neutres aussi bien que les alliés, qu'il s'agisse de paquebots portant des passagers ou des chargements.

(1) *Note.* — Un Memorandum semblable a été remis le 22 mars par l'ambassadeur de France et le 23 mars par les ambassadeurs de Russie et d'Italie et par le ministre de Belgique.
(2) V. ci-dessus, p. 33.
(3) *Note.* — V. la circulaire du Département d'État des États-Unis relative à l'état de vaisseaux marchands armés, en date du 19 septembre 1914, dans ce *Recueil*, t. I, p. 267.

La Grande-Bretagne ne saurait admettre que, sur une promesse de l'Allemagne sans aucune garantie, les vies humaines puissent être laissées sans défense à la merci d'un ennemi, qui, dans des circonstances de ce genre et dans beaucoup d'autres, s'est montré sans foi ni loi.

A la fin de sa lettre, l'honorable secrétaire d'État considère la possibilité hypothétique de règles éventuelles suivant lesquelles des navires de commerce armés pourraient être traités comme croiseurs auxiliaires.

Le gouvernement de Sa Majesté britannique est convaincu que la réalisation d'une telle hypothèse qui modifierait matériellement, au profit de l'Allemagne, les considérations publiées à ce sujet par le gouvernement américain le 19 septembre 1914, ne pourrait pas être prise pratiquement en considération par les autorités américaines.

Une telle modification serait en effet incompatible avec les principes généraux de la neutralité, tels qu'ils sont sanctionnés dans les paragraphes 5 et 6 du préambule de la 13e convention de la Haye concernant la neutralité maritime. De plus, le résultat serait contraire à la stipulation de la 7e convention de la Haye concernant la transformation de navires marchands en navires de guerre. Enfin, si les navires de commerce armés devaient être traités comme croiseurs auxiliaires, ils auraient le droit de faire des prises, et ceci ferait revivre la guerre de course.

699

États-Unis d'Amérique. — Memorandum du gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif a la condition des navires de commerce armés, en date du 25 mars 1916.

Département d'État.

Washington, 25 mars 1916.

I

Le *status* d'un navire de commerce armé appartenant à un belligérant doit être envisagé à deux points de vue : 1° celui d'un neutre lorsque ce navire entre dans ses ports ; 2° celui d'un ennemi lorsque le bâtiment est en haute mer.

1° *Navire de commerce armé dans les ports neutres.*

1. Il est nécessaire, pour un gouvernement neutre, de déterminer le *status* d'un navire de commerce armé d'une puissance belligérante qui entre dans sa juridiction, afin que le gouvernement puisse se protéger contre la responsabilité résultant de la perte de vies humaines ou de biens en autorisant que ses ports puissent être utilisés comme bases d'opérations hostiles par des navires de guerre belligérants.

2. Si le navire est porteur d'une commission ou d'ordres émanant d'un gouvernement belligérant lui enjoignant sous certaines peines de procéder à des opérations agressives, ou s'il est démontré qu'il s'est livré à de telles opérations, il doit être considéré et traité comme navire de guerre.

3. Si un témoignage suffisant fait défaut, un gouvernement neutre, afin de sauvegarder sa responsabilité pour manquement à l'observance de sa neutralité, peut raisonnablement déduire des faits le *status* d'un navire de commerce armé qui fréquente ses eaux. Il n'existe pas de règle de droit international positif en ce qui concerne l'ensemble des faits permettant d'établir que cette présomption existe. Il en résulte qu'un gouvernement neutre doit décider par lui-même dans quels cas il y a preuve suffisante pour déterminer le caractère du navire. Comme règle de conduite de ses officiers de port ou

autres fonctionnaires, un gouvernement neutre peut donc déclarer un type de preuve, mais ce type peut être changé en raison des conditions générales de la guerre navale ou modifié en raison des circonstances d'un cas particulier. Ces changements et modifications peuvent être apportés à toute époque pendant les progrès de la guerre, puisque la détermination du *status* d'un navire de commerce armé dans des eaux neutres peut affecter la responsabilité d'un gouvernement neutre.

2° *Navire de commerce armé en haute mer.*

1. Il est nécessaire, pour un vaisseau de guerre belligérant, de déterminer le *status* d'un navire de commerce armé ennemi rencontré en haute mer, puisque les existences et les biens de belligérants et de neutres à bord du navire peuvent être atteints, si son *status* est celui d'un vaisseau de guerre ennemi.

2. La détermination du caractère belligérant ne doit en aucun cas reposer sur une présomption, elle doit résulter d'une preuve concluante, car la responsabilité de la destruction de vies humaines ou de biens dépend des faits actuels du cas et ne peut être évitée ou atténuée par un type de preuve qu'un belligérant peut invoquer comme créant une présomption de caractère hostile. D'autre part, afin de se protéger contre une responsabilité possible pour une destruction illégale de vies ou de biens, le belligérant doit, en l'absence d'une preuve concluante, agir sur la présomption qu'un navire marchand armé a un caractère pacifique.

3. Une présomption basée seulement sur la présence d'un armement à bord d'un navire de commerce ennemi n'est pas une raison suffisante pour un belligérant de déclarer ce navire navire de guerre et de procéder à son attaque sans égard pour les droits des personnes qui sont à bord. Une preuve concluante qu'il y a une intention de se servir de l'armement dans un but agressif est essentielle. En conséquence, un armement, qu'un gouvernement neutre, qui cherche à remplir ses devoirs de neutre, peut envisager comme destiné à un but agressif, peut en fait en haute mer ne servir que dans un but de protection. Un gouvernement neutre n'a pas la faculté de déterminer le but auquel répond l'armement d'un navire de commerce, à moins que les papiers du bord ou toute autre preuve à bord du navire ne témoignent de l'usage qui en a été fait antérieurement, en sorte que le gouvernement est tout justifié s'il substitue une règle arbitraire de présomption pour arriver à déterminer le *status* du navire de commerce. D'autre part, un navire de guerre belligérant peut éprouver en haute mer, en vertu des pratiques actuelles, quel est le but auquel répond l'armement d'un navire de commerce et ainsi déduire d'une preuve directe quel est le *status* de ce navire.

Résumé.

Le *status* d'un navire de commerce armé comme navire de guerre en eaux neutres peut être déterminé, en l'absence de documents probants ou d'une preuve concluante résultant d'une conduite agressive antérieure, par une présomption résultant de toutes les circonstances du fait.

Le *status* d'un tel navire comme navire de guerre en haute mer doit être déterminé seulement sur une preuve concluante d'une intention agressive, en l'absence de quoi il doit être présumé que le navire a un caractère privé et pacifique, et il devra être traité comme tel par un navire de guerre ennemi.

En résumé, un gouvernement neutre peut agir d'après la présomption qu'un navire de commerce armé de nationalité belligérante est armé pour une offensive, tandis qu'un belligérant doit agir d'après la présomption que le navire n'est armé que pour sa défense. Ces deux présomptions peuvent être détruites par une preuve : la première par une preuve secondaire ou collatérale, puisque le fait à établir a un caractère négatif ; la seconde par une preuve primaire et directe, puisque le fait à établir a un caractère positif.

II

Le caractère de la preuve d'après laquelle le *status* d'un navire de commerce armé de

nationalité belligérante doit être déterminé quand il visite des eaux neutres et quand il navigue en haute mer ayant été établi, il est important d'examiner les droits et les devoirs des neutres et des belligérants touchés par le *status* des navires de commerce armés dans des ports neutres et en haute mer.

1° *Relations des belligérants et des neutres touchées par le* status *de navires de commerce armés dans des ports neutres.*

1. Il paraît admis comme une règle de droit international que des navires de guerre d'un belligérant peuvent entrer dans des ports neutres et accepter une hospitalité limitée sous la condition de lever l'ancre, en règle, dans les 24 heures après leur arrivée.

2. Des navires de guerre belligérants sont aussi autorisés à prendre du charbon une fois tous les trois mois dans les ports d'un pays neutre.

3. Afin d'obliger à l'observation de ces règles, un neutre a le droit d'interner pendant le restant de la guerre, avec leurs officiers et équipages, les navires de guerre belligérants qui ne s'y seraient pas conformés.

4. Des navires de commerce de nationalité belligérante, armés seulement dans un but de défense contre l'ennemi, sont autorisés à entrer dans les ports neutres et à en sortir sans qu'il soit fait obstacle à leurs actes de commerce légitimes.

5. Des navires de commerce armés de nationalité belligérante ayant reçu de leurs gouvernements une commission ou des ordres de se servir, sous des pénalités, de leur armement dans un but agressif, ou des navires de commerce qui, sans cette commission ou sans ces ordres, ont usé de leurs armements dans un but agressif, ne peuvent jouir dans des ports neutres de la même hospitalité que des navires de commerce pacifiques.

2° *Relations des belligérants et des neutres touchées par le* status *de navires de commerce armés en haute mer.*

1. Une propriété neutre innocente en haute mer ne peut pas être confisquée légalement, mais est soumise à un examen par un belligérant. Une résistance à un examen détruit l'immunité et rend la propriété sujette à condamnation par une Cour des prises, qui est chargée de sauvegarder les droits légaux des propriétaires des biens neutres.

2. Une propriété neutre engagée dans un commerce de contrebande, un forcement de blocus ou un service non neutre, acquiert le caractère de propriété ennemie et est sujette à capture par un belligérant et à condamnation par une Cour des prises.

3. Lorsqu'une propriété est à la fois hostile et innocente, comme c'est le cas pour les navires neutres portant une cargaison qui est en totalité ou en partie contrebande, le fait ne peut être déterminé que par un examen. Une telle propriété innocente peut présenter un caractère incertain, car il arrive fréquemment qu'elle est plus ou moins contaminée par une association avec une propriété hostile. Par exemple, d'après la déclaration de Londres (autant que ses dispositions à ce sujet ont été adoptées par tous les belligérants), la présence d'une cargaison qui, en volume ou en valeur, présente une proportion de 50 0/0 d'articles de contrebande, donne au navire le caractère ennemi et le rend susceptible de saisie et de condamnation par une Cour des prises.

4. Une propriété ennemie, y compris navire et cargaison, est toujours sujette à saisie et à condamnation. Toute propriété ennemie prise par un belligérant en haute mer constitue une perte totale pour les propriétaires. Il n'y a pas de réparation à demander devant une Cour des prises. Les seuls moyens d'éviter une perte sont la fuite ou la résistance victorieuse. En conséquence, des navires de commerce ennemis ont le droit d'être armés pour leur propre défense.

5. Un navire de guerre belligérant est tout navire qui, sur commission ou ordres de son gouvernement imposant des pénalités ou donnant droit à une part de prise, est armé dans le but de rechercher, de capturer ou de détruire une propriété ennemie ou une propriété neutre hostile sur mer. Peu importent les dimensions du navire, sa puissance d'armement et ses moyens défensifs ou agressifs.

6. Un navire de guerre belligérant, accessoirement au droit de saisir, a un droit de visiter et de rechercher tous navires en haute mer, dans le but de déterminer le caractère hostile ou innocent de ces navires et de leurs cargaisons. Si le caractère hostile de la propriété est connu, le navire de guerre belligérant peut saisir la propriété sans exercer le droit de visite et de recherche qui n'a d'autre but que d'obtenir une connaissance du caractère de la propriété. Le navire attaquant doit déployer ses couleurs avant d'exercer ses droits de belligérant.

7. Lorsqu'un navire de guerre belligérant rencontre un bâtiment de commerce en haute mer qu'il sait être un bâtiment ennemi, et qu'il essaye de le capturer, celui-ci a le droit de se protéger par une fuite ou par une résistance. Le droit de capture et le droit d'empêcher la capture sont reconnus comme également justifiés.

8. L'exercice du droit de capture est cependant limité par certaines règles de conduite acceptées, basées sur les principes d'humanité, et par égard pour la propriété innocente, même s'il est établi qu'une partie de la propriété, navire ou cargaison, a un caractère ennemi. Comme conséquence de ces limitations, il est d'usage pour les navires de guerre de laisser aux navires de commerce la faculté de se rendre ou de se soumettre à une visite et à une recherche avant qu'on ne les y contraigne par la force. L'observation de ces règles de la guerre navale a pour but d'épargner la vie de non combattants et d'éviter la destruction d'une propriété neutre innocente, conséquences qui seraient le résultat d'une attaque soudaine.

9. Si, cependant, en présence d'une sommation de se rendre, un navire de commerce de nationalité belligérante, averti de l'approche d'un bâtiment de guerre ennemi, fait usage de son armement pour tenir l'ennemi à distance, ou si, après avoir reçu l'ordre de se rendre, il résiste ou fuit, le navire de guerre peut employer la force pour l'obliger à se rendre.

10. Si finalement le navire de commerce se rend, le navire de guerre belligérant peut le relâcher ou le prendre en garde. Dans le cas où il s'agit d'un navire de commerce ennemi, il peut être coulé, mais seulement s'il est impossible de le conduire dans un port, et pourvu toujours que les personnes se trouvant à bord aient été mises en sûreté. Dans le cas d'un navire de commerce neutre, le droit de le couler dans n'importe quelle circonstance est douteux.

11. Un navire de commerce autorisé à exercer le droit de sa propre protection peut agir ainsi quand il est certain d'être attaqué par un navire de guerre ennemi ; autrement, l'exercice de ce droit serait tellement restreint qu'il serait rendu inefficace. Il existe cependant une différence entre l'exercice du droit de propre protection et l'acte de courir les mers sur un navire armé dans le but d'attaquer des navires ennemis.

12. Dans le cas où des navires de commerce de nationalité belligérante sont armés et ont reçu une commission ou des ordres d'attaquer en toutes circonstances certaines catégories de navires ennemis dans le but de les détruire, et lorsqu'ils doivent recevoir pour un tel service une part de prise de leur gouvernement ou sont susceptibles de pénalités pour désobéissance aux ordres ainsi donnés, ces navires perdent leur *status* de navires marchands pacifiques et sont dans une certaine mesure incorporés dans les forces navales de leur gouvernement, même si leur seul but n'est pas la conduite d'opérations hostiles.

13. Un navire employé d'une façon intermittente au commerce et, sous une commission ou des ordres de son gouvernement impliquant une pénalité, à la poursuite et à l'attaque de forces navales ennemies, possède un *status* entaché d'une intention hostile qu'il ne peut rejeter ou conserver à sa volonté. Il doit donc être considéré comme un navire public armé et il sera traité comme un navire de guerre par l'ennemi et par les neutres. Toute personne prenant passage à bord d'un tel navire ne peut pas prétendre à d'autre immunité que celle accordée aux personnes qui se trouvent à bord de navires de guerre. Un navire privé, employé à rechercher des forces navales ennemies, mais non muni d'une commission ou d'ordres de son gouvernement, est, vis-à-vis de l'ennemi, dans la situation d'un civil qui tire sur les forces militaires organisées d'un belligérant, et il ne lui est pas dû plus de considération dans la façon dont il doit être traité.

700

Etats-Unis d'Amérique. — Communication du secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique a l'ambassadeur de Grande-Bretagne a Washington en ce qui touche la guerre sous-marine, spécialement en ce qui concerne l'armement des navires de commerce, en date du 7 avril 1916 (1).

Département d'État.

Washington, 7 avril 1916.

J'ai pris en sérieuse considération le Memorandum que vous m'avez adressé avec votre lettre du 22 dernier (2) et qui est relatif au projet d'un accord entre les puissances de l'Entente pour le désarmement des navires de commerce, proposé officieusement par moi dans ma lettre du 18 janvier 1916 (3).

La proposition avait été faite dans un but d'humanité afin d'écarter la principale raison donnée par les gouvernements allemand et austro-hongrois pour expliquer l'inobservation, par leurs sous-marins, des règles de la guerre maritime dans l'arrêt qu'ils font en haute mer des navires de commerce de leurs ennemis, inobservation qui a pour résultat une perte effroyable de vies humaines parmi les passagers et les hommes d'équipage de navires attaqués sans avertissement.

En estimant que l'arrangement, que j'ai eu l'honneur de vous proposer, aurait eu comme effet la cessation, par l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, d'une méthode d'attaque de navires de commerce qui met en danger les vies de centaines d'hommes, de femmes et d'enfants de nationalité neutre aussi bien que de nationalité belligérante, ce n'est pas sans regret que je constate que les gouvernements des puissances de l'Entente ne voient pas le moyen d'accéder au projet que je leur ai soumis. Les gouvernements de l'Entente ayant décidé de décliner l'arrangement proposé, il est de mon devoir d'accepter leur décision comme définitive.

J'ai, etc.

Robert Lansing.

(1) *Note.* — Des communications semblables ont été adressées à la même date aux ambassadeurs de France, de Russie et d'Italie ainsi qu'au ministre de Belgique, et le 1er juin 1916 à l'ambassadeur du Japon : ce dernier avait écrit le 18 mai 1916 au secrétaire d'État des États-Unis que le gouvernement japonais se trouvait en complet accord de vues avec les gouvernements des alliés du Japon pour décliner la suggestion proposée par M. Lansing.

(2) V. ci-dessus, p. 41.

(3) V. ci-dessus, p. 33.

701

Italie. — NOTE DU GOUVERNEMENT ITALIEN AU MINISTRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES DE COLOMBIE AU SUJET DE L'ADMISSION DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS POUR LEUR PROPRE DÉFENSE, EN DATE DU 3 AVRIL 1916 (Republica de Colombia, *Informe del ministerio de relaciones exteriores al Congreso de* 1916, p. 146).

Légation d'Italie, Bogota, le 3 avril 1916.

Monsieur le ministre,

Par ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de m'adresser à Son Excellence afin d'obtenir du gouvernement colombien qu'il reconnaisse comme navires marchands les vapeurs italiens qui visitent les ports de la République, munis d'armes à feu dans un but purement défensif.

Comme Son Excellence le sait, la navigation commerciale se trouve grandement troublée par les sous-marins ennemis qui, parfois sans donner un avis préalable, attaquent nos navires, causant de nombreuses pertes de vies et de très graves dommages économiques.

Pour ce motif, la navigation ne serait pas possible, s'il n'était donné aux navires la possibilité de se défendre contre les procédés insidieux de leurs adversaires.

Une demande semblable à la présente a été adressée à divers gouvernements étrangers et je sais que le gouvernement des États-Unis a déjà fait une réponse favorable à ce sujet. Je me permets donc d'espérer que le gouvernement colombien accueillera aussi favorablement cette demande, motivée uniquement par la nécessité de défendre des vies innocentes et de continuer le commerce d'échange qui existe entre l'Europe et l'Amérique.

Je serais heureux si Son Excellence voulait bien me favoriser d'une prompte réponse, car un vapeur italien doit sous peu partir de Gênes pour faire route vers la Colombie.

Je profite de la circonstance pour présenter à Son Excellence l'assurance de ma considération distinguée.

E. DE LA PENNE.

702

Colombie. — RÉPONSE DU GOUVERNEMENT COLOMBIEN AU GOUVERNEMENT ITALIEN SUR LA SITUATION DES NAVIRES DE COMMERCE ARMÉS POUR LEUR PROPRE DÉFENSE, EN DATE DU 27 AVRIL 1916 (Republica de Colombia, *Informe del ministerio de relaciones exteriores al Congreso de* 1916, p. 146).

Ministère des relations extérieures, Bogota, 27 avril 1916.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de répondre à la Note n° 81/698 du 3 du mois courant (1), par laquelle Votre Excellence sollicite du gouvernement colombien qu'il reconnaisse comme navires marchands les vapeurs italiens qui visitent les ports de la République, munis d'armes à feu dans un but purement défensif.

Verbalement je me suis empressé de déclarer à Votre Excellence que, étant donné

(1) V. le texte qui précède.

l'importance et la nouveauté relative de la matière, le ministère lui prêterait toute l'attention qui lui est due par une étude correspondante, qui naturellement exigeait certaines informations dont l'obtention ne pouvait avoir lieu que dans quelques jours.

Ces informations ayant pu être obtenues, et considérant les nécessités et les convenances du commerce ainsi que les raisons d'humanité que la question soulève, j'ai l'honneur de déclarer à Votre Excellence que le gouvernement de la République recevra et traitera dans ses ports comme bâtiments marchands les navires italiens qui y arriveront dans des fins commerciales et pour l'exercice de leur industrie marchande ordinaire, quoiqu'accidentellement et dans un but purement défensif ils portent des armes à feu.

La condition de ce traitement sera que dans chaque cas, c'est-à-dire toutes les fois qu'un navire marchand d'Italie arrivera dans quelque port colombien, le représentant italien en Colombie voudra bien en informer ce ministère, déclarant en même temps dans une forme solennelle que le navire est un navire marchand, que son voyage est pacifique et commercial et que son armement a un but exclusivement défensif. A cet égard, la légation royale voudra bien indiquer le calibre et les autres qualités de l'armement et sa situation sur la poupe du navire, de manière que ces circonstances donnent la certitude que les armes ne peuvent pas servir à attaquer d'autres bâtiments et doivent seulement être utilisées pour la défense au cas d'une agression.

Il est entendu que si un vapeur armé, mais déclaré marchand par le représentant italien, a ensuite commis des actes offensifs contre un bâtiment, et que si ce fait arrive à la connaissance du gouvernement de la République ou de ses agents dans les ports colombiens, alors ce vapeur sera considéré comme un navire de guerre pour tout ce qui concerne son entrée et son séjour dans les eaux de la Colombie.

Je présente à Votre Excellence l'assurance de ma considération distinguée.

Marco Fidel Suarez.

703

Grande-Bretagne. — Lettre du ministre de la Grande-Bretagne a la Haye au gouvernement néerlandais au sujet de la proclamation par la Grande-Bretagne de la mer du Nord comme zone militaire, en date du 15 janvier 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 89).

La Haye, 15 janvier 1915.

Monsieur le ministre,

Je n'ai pas manqué de transmettre à mon gouvernement une copie de la Note de Votre Excellence du 16 novembre dernier (1) se rapportant à la déclaration par le gouvernement de Sa Majesté de son intention de regarder la mer du Nord comme une zone militaire.

Dans cette Note, Votre Excellence répète une demande, que vous m'avez déjà adressée, à savoir si la route suivie depuis le 3 octobre par la navigation entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas devrait rester ouverte, et Votre Excellence demande en outre quelle conduite les pêcheurs néerlandais dans la mer du Nord devront suivre pour ne pas se heurter à des obstacles et s'exposer à des périls dans l'exercice de leur profession.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que les lords Commissaires de l'Amirauté, auxquels les demandes ont été soumises, ont déclaré que, à raison du grand nombre de mines flottantes allemandes qui sont constamment rencontrées, il est impossible d'indiquer une route sûre vers les ports hollandais, et que des navires traversant entre 51°40' et 51°54' de latitude Nord le canal déjà indiqué, le feront à leurs propres risques. En

(1) V. ce *Recueil*, t. 1, p. 237.

ce qui concerne les navires de pêche néerlandais dans la mer du Nord, qui pêchent à l'est de la ligne déjà tracée, il est impossible pour le gouvernement de Sa Majesté de garantir qu'aucunes mines ne seront pas rencontrées dans ce rayon.

En portant ce qui précède à la connaissance de Votre Excellence comme une réponse aux demandes que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser, je prie, etc...

ALAN JOHNSTONE.

704

Grande-Bretagne. — LETTRE DU MINISTRE DE LA GRANDE-BRETAGNE A LA HAYE AU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DES PAYS-BAS, AU SUJET DE L'USAGE DU PAVILLON NEUTRE PAR LES NAVIRES BRITANNIQUES, EN DATE DU 7 FÉVRIER 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 100) (1).

La Haye, 7 février 1915.

Monsieur le ministre,

Sur votre demande, j'ai demandé à sir Edward Grey s'il était exact que les bâtiments marchands britanniques eussent reçu l'ordre d'arborer un pavillon neutre, s'il est nécessaire, afin d'éviter une attaque sous-marine.

En réponse j'informe Votre Excellence que le gouvernement de Sa Majesté n'a pas jusqu'à présent rédigé une déclaration publique sur l'emploi du pavillon neutre, mais que l'usage est bien établi en pratique de se servir de ce pavillon comme « ruse de guerre », sous certaines limitations.

Le seul effet de l'emploi par un navire marchand d'un pavillon autre que son drapeau national est de contraindre l'ennemi à observer les obligations ordinaires de la guerre maritime et à s'assurer par un examen de la nationalité réelle du navire avant de le capturer ou de le couler.

Le gouvernement britannique a toujours considéré comme légitime l'emploi du drapeau anglais par un navire étranger pour échapper à la capture.

La règle suivante est formulée dans le Merchant Shipping Act britannique de 1894 : « 1) Si une personne fait usage du pavillon britannique et donne les apparences du caractère national britannique à un navire, possédé en tout ou partie par des personnes non qualifiées pour posséder un navire britannique, de manière que le navire paraisse être un navire britannique, un tel navire sera puni conformément au dit Act, *à moins que la prise du pavillon britannique ait été faite dans le but d'échapper à une capture par l'ennemi* ou par un navire de guerre étranger dans l'exercice de quelque droit belligérant ». Il est dit aussi dans les Instructions aux consuls britanniques de 1914 qu' « un navire est susceptible de capture si le caractère britannique lui est inexactement attribué sauf dans le cas où cela a lieu pour échapper à une capture ».

Comme, d'accord avec la pratique, le gouvernement de Sa Majesté permet aux nations étrangères d'user du pavillon britannique pour éviter la capture, des navires marchands britanniques ont certainement un droit de se servir d'un pavillon étranger dans le même but, spécialement dans les eaux où l'Allemagne a annoncé son intention de couler à vue navire, cargaison et équipage non combattant, et, quoiqu'aucun ordre n'ait été donné aux navires marchands britanniques, il sera certainement statué en ce sens.

Sans parler de ce qu'a de barbare la destruction de l'équipage d'un navire, du navire

(1) Le gouvernement néerlandais a répondu à cette lettre du ministre britannique par une Note du 15 février 1915, rapportée dans ce *Recueil*, t. II, p. 98.

lui-même et de sa cargaison, les lois de la guerre et les préceptes de l'humanité obligent avant de capturer un navire à se rendre compte que celui-ci a le caractère d'un navire marchand. C'est là une obligation qu'imposent à toutes les nations tous les États civilisés, et à laquelle l'Allemagne n'a pas le droit de se soustraire.

En portant ce qui précède à la connaissance de Votre Excellence en suite des Instructions de sir Edward Grey, j'ai l'honneur, etc.

ALAN JOHNSTONE.

705

Pays-Bas. — NOTE DU GOUVERNEMENT NÉERLANDAIS AU GOUVERNEMENT BRITANNIQUE, ADRESSÉE AU MINISTRE DES PAYS-BAS A LONDRES, EN RÉPONSE A L'ORDRE EN CONSEIL BRITANNIQUE PUBLIÉ LE 20 OCTOBRE 1915, AU SUJET DE LA MODIFICATION APPORTÉE PAR LUI A L'ARTICLE 57 DE LA DÉCLARATION NAVALE DE LONDRES DU 26 FÉVRIER 1909, EN DATE DU 10 DÉCEMBRE 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 37) (1).

Par un ordre en Conseil en date du 20 octobre dernier (2), le gouvernement britannique a décrété que l'article 57 de la déclaration de Londres cesserait d'être adopté et qu'au lieu de cet article les Cours des prises britanniques appliqueraient les règles et les principes observés précédemment. Quoique la vraie portée de ce décret n'ait pas été clairement émise, l'arrestation du vapeur néerlandais *Hamborn* paraît prouver que des instructions ont été données aux autorités navales britanniques d'arrêter des navires sous pavillon néerlandais pour des raisons ne se rattachant ni au transport de contrebande ni au transfert de pavillon. Il faut donc supposer que le gouvernement britannique se place au même point de vue que le gouvernement français dans son décret du 23 octobre dernier qui stipule qu'un navire battant pavillon neutre sera réputé ennemi s'il est établi que les intérêts dans la propriété de ce navire appartiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi. Il paraît donc que des instructions ont été données aux navires de guerre britanniques de saisir pareils navires et de les traduire devant une Cour des prises.

Ces mesures appellent de la part du gouvernement de la Reine les observations suivantes :

Un des principes les mieux établis du droit international et de la coutume universelle des nations est celui-ci : que la nationalité d'un navire est déterminée, non seulement en temps de paix, mais aussi en temps de guerre, par le pavillon qu'il a le droit d'arborer d'après la loi nationale de ce pavillon. Ce principe est à la base de la déclaration de Paris. Il se retrouve dans nombre de traités de commerce (notamment dans un traité conclu entre les Pays-Bas et l'Angleterre). Son maintien rigoureux dans les relations entre des pays vivant en paix entre eux est fondé sur le respect dû au pavillon, symbole de la souveraineté d'un État indépendant. Un usage immémorial sanctionné par des traités innombrables a établi que la lettre de mer accordée à un navire par un État souverain mérite une foi absolue, le place sous la protection de cet État et impose aux

(1) Un texte identique, en date du 3 décembre 1915, a été adressé par le gouvernement des Pays-Bas au gouvernement français (*Recueil néerlandais* précité, p. 48), en réponse au décret français du 23 octobre 1915 (ce *Recueil*, t. I, p. 339). — De même, le 19 mars 1915 (*Recueil néerlandais* précité, p. 45), le gouvernement néerlandais a fait parvenir au gouvernement français, en réponse au décret français du 13 mars 1915 (ce *Recueil*, t. I, p. 130), une Note identique à celle adressée à la même date au gouvernement britannique, en réponse à l'ordre en Conseil du 16 mars 1915 (ce *Recueil*, t. II, p. 99).

(2 [illegible] *Recueil*, t. II, p. 355.

autres États le devoir de le respecter. Si encore dans le cas d'un transfert de pavillon pendant ou en prévision d'une guerre, il est admissible que ce principe souffre des exceptions, tel ne peut jamais être le cas pour des lettres de mer accordées en temps de paix. La lettre de mer est l'acte souverain qui confère au navire une personnalité propre, le place sous l'égide de l'État dont cette lettre émane et le soumet à ses lois. Les autres États ne sauraient, sans toucher aux droits souverains de cet État, faire dépendre de conditions quelconques le respect qu'ils doivent à son pavillon. Le principe de la nationalité du navire s'élève au-dessus de considérations concernant le droit de propriété. Cette propriété n'entre pas en jeu pour déterminer la place que le navire occupe comme sujet du droit international.

Le navire qui est en possession d'une lettre de mer régulière accordée par un État neutre ne saurait donc être dérouté hors les cas d'assistance hostile, de transport de contrebande ou de violation de blocus. Le pavillon couvre le navire d'une façon absolue, car il en symbolise la personnalité juridique dans les relations maritimes des États.

Le gouvernement de la Reine doit appeler l'attention du gouvernement britannique sur les effets regrettables que l'ébranlement d'un principe aussi incontesté du droit des gens que celui de la détermination de la nationalité d'un navire par le pavillon qu'il est en droit d'arborer, doit avoir pour le développement des relations régulières et pour la confiance réciproque des États amis. Une anarchie absolue ne tardera pas à régner sur les mers si le principe du pavillon comme critérium de la nationalité n'est pas maintenu en toute rigueur.

Ce principe était appliqué tant que les navires marchands allemands ou autrichiens se montraient encore sur les mers. Ni le gouvernement britannique, ni les Cours des prises britanniques n'ont alors tenu compte des intérêts des neutres dans la propriété de ces navires. C'est seulement à une époque à laquelle les intérêts neutres ne pouvaient plus en subir que les désavantages que le nouveau principe a été introduit.

En se basant sur les considérations qui précèdent, le gouvernement de la Reine se voit obligé de protester contre la mesure décrétée par le gouvernement britannique comme étant contraire au droit des gens et à l'équité.

Londres, le 10 décembre 1915.

706

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au gouvernement britannique protestant contre la saisie de sacs postaux a bord de différents navires néerlandais, en date du 18 décembre 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 60).

Sous la date du 5 décembre dernier, la légation royale des Pays-Bas a protesté d'ordre du gouvernement néerlandais auprès du gouvernement britannique contre la saisie de vingt et un sacs de dépêches à bord du vapeur néerlandais *Titan*, effectuée par les autorités britanniques en rade de Deal, le 19 novembre dernier.

Depuis lors, les faits suivants sont venus à la connaissance du gouvernement néerlandais.

Lorsque le vapeur néerlandais *Noordam*, de la ligne Hollande-Amérique, se trouvait le 5 décembre, mouillé en rade de Deal, en route vers New-York, les autorités britanniques en enlevèrent quatre sacs de dépêches, provenant de Berlin.

Le 7 de ce mois, le vapeur néerlandais *Frisia*, du Lloyd Royal Néerlandais, arriva, au

retour de l'Amérique du Sud, en rade de Deal où, dans la nuit du 8 au 9 décembre, un bateau de police britannique en enleva — nonobstant la protestation du capitaine — deux cent quatre sacs de dépêches, en remettant au capitaine un reçu dont copie est jointe à la présente.

Enfin les autorités britanniques à Falmouth enlevèrent le 13 ou 14 de ce mois du vapeur *Rotterdam*, de la ligne Hollande-Amérique, trente-neuf sacs de dépêches, dont dix-huit provenant de Constantinople, dix de Sofia et onze de Berlin.

L'article 1er de la XIe convention de la Haye, relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, porte que la correspondance postale des neutres ou des belligérants, quel que soit son caractère officiel ou privé, trouvée en mer sur un navire neutre ou ennemi, est inviolable. Cette convention a été signée et ratifiée par la Grande-Bretagne. En procédant à la saisie de malles à bord de navires néerlandais, les autorités britanniques ont commis une violation flagrante de l'article cité.

Le gouvernement de la Reine proteste de la façon la plus formelle contre ces infractions à l'inviolabilité de la correspondance postale, qui sont regrettables au plus haut degré pour la cause commune du droit des gens et du respect des traités non moins que nuisibles aux intérêts légitimes des Pays-Bas.

Le gouvernement de la Reine aime à espérer que le gouvernement britannique reconnaîtra le bien-fondé de sa protestation, qu'il préviendra une répétition de ces faits et qu'il restituera dans le plus bref délai possible les sacs de dépêches enlevés des navires précités.

La Haye, le 18 décembre 1915.

707

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au gouvernement britannique, en réponse a la Note britannique du 29 décembre 1915, concernant le principe de l'inviolabilité de la correspondance postale transportée sur mer, en date du 12 janvier 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 61).

Le gouvernement néerlandais a pris connaissance de la Note adressée par M. le secrétaire d'État pour les relations extérieures au ministre des Pays-Bas à Londres, sous la date du 29 décembre.

Il résulte de cette Note que, dans l'opinion du gouvernement britannique, la saisie de la malle-poste transportée à bord de navires neutres ne constitue pas une violation de la XIe convention de la Haye, relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.

Le gouvernement de la Reine ne saurait, pour les raisons suivantes, partager cette opinion.

La convention de la Haye garantit l'inviolabilité de la correspondance postale transportée sur mer. Il n'y est pas fait d'exception pour le cas où un navire transportant la malle-poste touche à un port belligérant ou passe par les eaux territoriales d'uue nation belligérante.

De plus le traité veille explicitement à ce que les belligérants ne se prévalent d'aucun subterfuge pour éluder le principe. Dans ce but il prescrit qu'en cas de saisie d'un navire transportant de la correspondance postale, le capteur est tenu « d'expédier la malle avec le moins de retard possible » (art. 1er de la convention). Il appert des Actes de la

deuxième Conférence de la Paix, t. III, p. 861, que le capteur n'est pas autorisé à examiner la correspondance. En effet, il y est dit que l'inviolabilité devrait être absolue à à l'égard de la correspondance même, quelle que fût la nationalité du navire qui la porte, et que les belligérants n'auraient pas le droit, en cas de saisie d'un paquebot-poste, de desceller, dans un but de contrôle, les sacs qui contiennent les lettres.

La stipulation que le droit de visite ne peut s'exercer à l'égard des paquebots-poste (nonobstant que ceux-ci soient soumis au droit de capture sur mer par opposition à la poste elle-même) « qu'en cas de nécessité » et encore « avec tous les ménagements et toute la célérité possibles » (art. 2 de la convention) prouve aussi que la convention tend à exclure dans la mesure la plus large toute ingérence des belligérants dans le transport de la malle-poste sur mer.

La saisie de la malle-poste à bord de navires néerlandais et de la malle à destination des Pays-Bas à bord d'un navire norvégien a eu lieu, soit dans un port britannique auquel ils touchaient, soit dans les eaux territoriales britanniques. Dans aucun de ces cas la malle n'était destinée à être confiée à l'administration des Postes britanniques comme le prévoit l'article 4 de la convention postale universelle du 26 mai 1906, c'est-à-dire en vue d'un transport en transit, transport auquel ne s'applique pas le régime de l'inviolabilité. Il s'agissait donc bien du transport de la malle sur mer visé par la convention.

Ce qui précède prouve que d'après la conception moderne du droit des gens le fait qu'un paquebot-poste neutre fait escale dans un port belligérant ne justifie point la saisie de la correspondance postale, trouvée à bord, dans le but de la censurer.

Quant à la capture de la malle-poste dans les eaux territoriales britanniques dans les parages dits « The Downs », c'est-à-dire dans l'étroit passage donnant accès à la Manche où la Grande-Bretagne a barré la pleine mer sur toute sa largeur par un champ de mines et où par conséquent elle contraint la navigation de traverser les eaux territoriales au lieu de rester dans la mer libre, il saute aux yeux que, au point de vue juridique, cette contrainte du navire, suivie de la saisie de la correspondance postale trouvée à bord, ne diffère pas virtuellement de la contrainte opérée sous forme de saisie de cette correspondance en pleine mer et qui est expressément interdite par la convention.

Dans un Memorandum, adressé en date du 23 septembre dernier aux légations des pays neutres à Londres au sujet du transport de colis postaux — dont l'inviolabilité n'est pas garantie par la convention — le Foreign Office a déclaré en toutes lettres que les privilèges de la malle-poste *qui est sous la protection de la convention de la Haye*, continueraient à être soigneusement observés.

Il est à noter que le gouvernement britannique a fait cette déclaration quoique plus d'une des puissances belligérantes n'eût pas signé ou ratifié la convention. Le gouvernement néerlandais ne peut donc croire que la Grande-Bretagne alléguerait à présent qu'elle n'est pas liée par la convention pour la raison qu'un de ses adversaires ne l'avait pas ratifiée et que, strictement parlant, aux termes de l'article 9, la convention n'est applicable que si *tous* les belligérants y sont parties.

Déjà le 27 novembre dernier, le ministre de Grande-Bretagne à la Haye, d'ordre de son gouvernement, fit entrevoir au ministre des affaires étrangères néerlandais que le gouvernement britannique, malgré l'inviolabilité de la correspondance postale sur mer et l'assurance qu'il avait donnée de la respecter, pourrait se trouver obligé de procéder à la saisie de la malle-poste trouvée en mer à bord de navires neutres. Le ministre exprima à sir Alan Johnstone son vif étonnement de ce que le gouvernement britannique envisageât la possibilité de pareille mesure que ce gouvernement lui-même considérait comme étant contraire au droit des gens tel qu'il l'avait observé jusqu'alors ; il ajouta que le cas échéant le gouvernement de la Reine ne manquerait pas de protester énergiquement. Pour les raisons exposées ci-dessus, le gouvernement néerlandais estime que le cas prévu alors se présente actuellement vu qu'il est indifférent que la saisie ait lieu en pleine mer ou seulement dans les eaux territoriales.

La Note de sir Edward Grey dit enfin que la saisie de la correspondance postale à bord de navires à destination ou en provenance de ports neutres a pour but d'éviter que les

mesures de blocus prises contre l'ennemi ne soient déjouées. Or, le gouvernement néerlandais n'a jamais été avisé par le gouvernement britannique de l'institution d'un blocus des côtes ennemies. Il va sans dire que la situation créée par « l'ordre du Conseil » du 11 mars ne constitue pas un blocus au point de vue du droit des gens tel qu'il fut défini une fois pour toutes par la déclaration de Paris de 1856. D'ailleurs, même en admettant qu'il y ait blocus des côtes ennemies, il est incontestable que ce régime ne s'applique en aucun cas à des ports neutres et que par conséquent un belligérant n'a pas le droit de saisir de ce chef la correspondance postale à destination ou en provenance de ports neutres.

La Haye, le 12 janvier 1916.

708

Pays-Bas. — Lettre du ministre des Pays-Bas a Londres au gouvernement britannique au sujet de la saisie par les autorités britanniques de colis postaux a bord de navires néerlandais, en date du 31 mars 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 75).

Londres, le 31 mars 1916.

Monsieur le secrétaire d'État.

En me référant aux Notes antérieures que je me suis permis d'adresser à Votre Excellence au sujet de la saisie des sacs postaux et de colis postaux à bord de navires néerlandais (1), j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de transmettre à Votre Excellence une nouvelle liste de navires néerlandais dont, dans les derniers temps, les colis postaux et sacs postaux ont été enlevés par les autorités britanniques.

En transmettant la liste contenant les cas de saisie susmentionnés à Votre Excellence, j'ai été chargé par le ministre des affaires étrangères à la Haye de profiter de cette occasion pour attirer l'attention du gouvernement britannique sur ce qui suit :

Le gouvernement néerlandais a pris connaissance de communications concernant des actions intentées par le procureur général auprès de la Cour des prises de Londres pour la confiscation de colis postaux saisis à bord de navires néerlandais. Des listes des colis postaux en question sont jointes à la présente.

Le gouvernement néerlanlais ignore si ces données sont complètes. Ces données ne sont en outre pas suffisantes pour mettre le gouvernement néerlandais à même de se former une opinion si dans chaque cas spécial le motif, pour lequel le contenu des différents paquets a été porté devant la Cour des prises, est correct. Il se réserve, par conséquent, son jugement au sujet de la légalité de la saisie de tous les paquets. Le gouvernement néerlandais ne peut s'empêcher néanmoins de faire remarquer qu'une action a été intentée au sujet de plusieurs paquets sans qu'elle soit justifiée ni par le contenu, ni par la destination.

Il s'agit de faire observer en premier lieu que tous les paquets portés devant la Cour des prises ont été saisis à bord de navires en route vers un port neutre. Pour cette raison seule déjà les paquets, qui ne contenaient pas de la contrebande absolue, doivent être rendus. Mais, outre cela, il n'existe au sujet de ces articles qui appartiennent à la catégorie de la contrebande conditionnelle aucune indication qu'ils étaient destinés aux forces militaires ou aux autorités d'un État avec lequel la Grande-Bretagne est en guerre. Il est à noter sous ce rapport que des articles ont été portés devant la Cour des prises qui

(1) V. les textes qui précèdent.

étaient destinés à des particuliers aux Pays-Bas (quelques paquets enlevés du *Tubantia*). Egalement au sujet de paquets contenant de la contrebande absolue, toute indication fait défaut, qu'ils étaient réellement destinés à l'ennemi, surtout lorsqu'il s'agissait de paquets qui furent renvoyés à l'expéditeur aux Pays-Bas avec mention « indélivrable » (paquets enlevés des navires *Goentoer*, *Insulinde* et *Rembrandt*).

D'aucune façon la saisie ne peut être justifiée d'articles qui ne sont pas de la contrebande. Des navires *Jan Pietersz*, *Coen*, *Goentoer*, *Tubantia*, *Rembrandt*, *Insulinde*, *Oranje* et *Tabanan*, de pareils paquets furent enlevés destinés à des personnes aux Pays-Bas (parmi lesquels des paquets qui furent renvoyés comme indélivrables) ou en Allemagne. Du navire *Tambora* des paquets furent enlevés destinés aux Indes néerlandaises.

Le gouvernement néerlandais insiste à ce que ces articles soient rendus, l'exposé qui précède démontrant que la saisie n'en est pas justifiée.

R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

709

Pays-Bas. — NOTE DU GOUVERNEMENT NÉERLANDAIS, EN RÉPONSE AU MEMORANDUM DE LA FRANCE ET DE LA GRANDE-BRETAGNE DU 15 FÉVRIER 1916, REMIS LE 1er AVRIL 1916, AU SUJET DES COLIS POSTAUX ET DE LA CORRESPONDANCE POSTALE SUR MER, EN DATE DU 11 AVRIL 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 69) (1).

Par une Note en date du 18 décembre 1915 (2), le gouvernement néerlandais a protesté contre les saisies de sacs de dépêches effectuées par les autorités britanniques à bord de navires néerlandais.

Dans sa Note du 29 décembre 1915, nº 195924/T, le gouvernement britannique a répondu que les saisies dont il s'agit n'étaient pas contraires aux stipulations de la convention XI de la Haye de 1907, vu que le principe de l'inviolabilité accordée par cette convention à la correspondance transportée sur mer ne s'appliquait pas à la malle-poste à bord de navires qui passaient par les eaux territoriales d'un pays belligérant.

Dans sa réplique en date du 12 janvier 1916 (3) le gouvernement néerlandais a exposé que la convention en garantissant l'inviolabilité de la correspondance postale transportée sur mer ne faisait pas d'exception pour le transport par les eaux territoriales d'un pays belligérant ou pour l'entrée dans un de ses ports. Le gouvernement néerlandais a ajouté que pour ce qui était des saisies dans les parages dits « The Downs », celles-ci étaient d'autant moins justifiables que c'était par la contrainte de la Grande-Bretagne que les navires passant par la Manche devaient traverser ces parages.

Le gouvernement britannique a, malgré la protestation du gouvernement de la Reine, continué à saisir des sacs de dépêches transportés sur mer à bord de navires néerlandais, qui faisaient escale dans des ports britanniques ou prenaient leur route par la Manche.

Le 1er avril 1916 (4), M. le ministre de la Grande-Bretagne à la Haye, d'ordre de son gouvernement, a remis au ministre des affaires étrangères un Memorandum, dans lequel les gouvernements alliés exposent les raisons qui les ont portés à se départir de la ligne

(1) Une Note semblable a été adressée le 11 avril 1916 par le gouvernement des Pays-Bas au gouvernement français (*Recueil néerlandais* précité, p. 72).
(2) V. ci-dessus, p. 51.
(3) V. ci-dessus, p. 52.
(4) V. ce *Recueil*, t. II, p. 166.

de conduite suivie auparavant à l'égard de la malle-poste transportée sur mer. Ce Memorandum fait observer en premier lieu que les colis postaux ne constituent à aucun égard des « lettres », des « correspondances » ou des « dépêches », et que rien ne les soustrait à l'exercice des droits qui appartiennent aux belligérants en haute mer vis-à-vis de toutes cargaisons. En ce qui concerne la correspondance postale, le Memorandum fait ressortir que le contrôle de divers sacs postaux transportés sur des paquebots faisant escale dans certains ports du territoire des Alliés, a révélé la présence dans les plis, enveloppes et envois postaux, d'articles de contrebande particulièrement recherchés par l'ennemi, tandis que le même contrôle a révélé dans les sacs embarqués sur le seul paquebot *Zaandijk* quittant l'Europe 368 paquets de marchandises diverses. Les gouvernements alliés sont d'avis que la convention XI de la Haye de 1907 garantit l'inviolabilité seulement de la « correspondance postale » proprement dite, et que par conséquent les belligérants sont en droit de visiter et s'il y a lieu d'arrêter et saisir les marchandises qui sont dissimulées dans les plis, enveloppes, ou lettres contenus dans les sacs postaux. Ils continueront, d'ailleurs, pour le moment, à s'abstenir sur mer de saisir et confisquer ces correspondances, lettres ou dépêches, dont ils assureront la transmission la plus rapide possible, dès que la sincérité de leur caractère est reconnue.

Le Memorandum des gouvernements alliés donne lieu aux observations suivantes :

En ce qui concerne les colis postaux le gouvernement néerlandais n'a jamais réclamé les prérogatives que la convention de 1907 octroie à la correspondance postale. Aussi n'a-t-il protesté contre la saisie de colis postaux à bord de navires néerlandais que lorsque cette saisie s'effectuait contrairement aux prescriptions du droit des gens relatives aux facultés des belligérants à l'égard de marchandises transportées sur mer à bord de navires neutres.

Quant à la correspondance postale, le gouvernement de la Reine croit utile de rappeler sa Note du 12 janvier dernier. Dans cette Note il a démontré que la convention XI de 1907 a pour but d'assurer à la correspondance postale transportée sur mer une inviolabilité *absolue*, d'exclure toute ingérence des belligérants dans le transport de cette correspondance, et de prévenir que les sacs postaux soient descellés dans un but de contrôle. En 1907 tout aussi bien qu'à l'heure actuelle, il était possible d'expédier par la poste, moyennant l'apposition de timbres d'affranchissemeut, des échantillons ou des marchandises et par conséquent, en cas de guerre, même des articles de contrebande. Cette circonstance n'a pas empêché la deuxième Conférence de la Paix de proclamer l'inviolabilité dont il s'agit sans aucune réserve et sans aucune restriction.

Si l'usage de la poste ordinaire pour l'expédition d'articles de contrebande est à un certain degré contraire aux intérêts de quelques-uns des belligérants, il ne s'ensuit pas que de ce chef ceux-ci soient libres d'ignorer entièrement un principe qu'ils s'étaient engagés par traité à respecter.

Du reste, en soumettant la malle-poste transportée par mer à la censure, le gouvernement britannique n'avait pas à dessein de réprimer le commerce de contrebande. La découverte d'envois de cette nature n'a été qu'une des conséquences fortuites de la saisie de la malle-poste, dont le but évident était de prendre connaissance de la correspondance même.

Le Memorandum cite treize cas de paquebots postaux neutres coulés par les forces allemandes ou austro-hongroises et relève que dans aucun de ces cas une protestation en ce qui concerne la correspondance postale n'a été adressée aux gouvernements impériaux. Il est à noter toutefois que dans chacun de ces cas la perte des sacs postaux n'était pas la conséquence d'une atteinte à l'inviolabilité de la correspondance postale, mais d'un acte de guerre entraînant la destruction entière du navire et partant celle des sacs postaux qui se trouvaient être à bord.

Si l'Allemagne a déclaré justifiées certaines saisies de correspondance postale qu'elle avait opérées, tout en faisant connaître son intention de ne plus les pratiquer, cette circonstance ne peut, aux yeux du gouvernement néerlandais, être sérieusement invoquée pour justifier les saisies similaires opérées par le gouvernement britannique.

La deuxième Conférence de la Paix a reconnu le principe de l'inviolabilité de la correspondance postale transportée par mer parce que tant d'intérêts privés et commerciaux reposent sur le service régulier de la correspondance qu'il est indispensable de mettre ce service à l'abri des perturbations de la guerre maritime.

Or l'état de choses créé par l'ingérence des autorités britanniques est précisément celui que la Conférence a voulu exclure. A l'heure qu'il est, le service postal entre les Pays-Bas et les pays d'outre-mer, voire même les colonies néerlandaises, est devenu incertain. Les grands retards que subit la transmission des lettres sont en eux-mêmes très préjudiciables aux intérêts commerciaux et privés des expéditeurs de ces envois non moins qu'aux destinataires. En outre, il n'existe aucune certitude quant à la durée du transport de lettres ni quant aux navires par lesquels ce transport s'effectue après la saisie. Dans ces circonstances, les Compagnies d'assurances refusent de contracter des assurances relatives à des valeurs expédiées par la poste maritime. Souvent la malle-poste saisie est réexpédiée sur un navire britannique, ce qui l'expose sans aucune nécessité à des dangers qu'on a précisément et à bon droit voulu éviter en la confiant aux navires néerlandais. Il est d'ailleurs absolument incertain si les envois sont réexpédiés à leur destination par les autorités britanniques. Celles-ci retiennent des lettres sans qu'aucun avis n'en parvienne à l'expéditeur ou au destinataire, ou bien elles les acheminent après en avoir soustrait le contenu. Dans ce dernier cas, les ayants-droit restent dans l'ignorance la plus complète du sort réservé à leur propriété saisie.

Les autorités britanniques ne se contentent pas de saisir de cette manière des articles de contrebande ; elles ont également saisi nombre de lettres qui ne contenaient absolument pas de contrebande, notamment des lettres destinées à l'Amérique et à d'autres pays d'outre-mer.

A ce propos le gouvernement de la Reine doit relever une série de faits absolument injustifiables et d'un caractère particulièrement vexatoire que la Grande-Bretagne pratique depuis quelque temps, mais que le Memorandum passe sous silence, savoir la saisie de valeurs-papiers. Il n'est pas douteux que l'expression « correspondance postale » comprend les plis recommandés ou avec valeur déclarée, contenant des titres de coupons ou d'autres valeurs. Néanmoins les autorités britanniques ont ouvert pareils plis expédiés par les propriétaires néerlandais vers l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Espagne, le Portugal, le Japon ; elles en ont *retiré* le contenu qu'elles n'ont *ni réexpédié au destinataire, ni même renvoyé à l'expéditeur.*

Aucune règle du droit des gens ne justifie la manière d'agir des autorités britanniques, qui non seulement est contraire aux prescriptions de la convention XI de la Haye, mais constitue également une atteinte directe aux droits de propriété des sujets et banques néerlandais, qui avaient confié au service postal les valeurs dont il s'agit. En outre elle cause un préjudice des plus graves aux intérêts néerlandais en ce qu'elle a rendu impraticable toute expédition par la voie de la mer de valeurs-papiers appartenant à des ressortissants néerlandais.

Le gouvernement néerlandais s'était flatté que les documents et les valeurs que les autorités britanniques avaient enlevés de la correspondance postale seraient restitués dans un bref délai aux ayants-droit ; il s'y attend encore et se réserve de réclamer pour ces derniers une indemnisation du chef des préjudices qu'ils ont soufferts à la suite des mesures illégales prises par les autorités britanniques.

Une liste complète des valeurs-papiers, de la saisie desquelles le gouvernement néerlandais a été informé et dont il demande la restitution, suivra sous peu.

La Haye, le 11 avril 1916.

710

Pays-Bas. — Lettre du ministre des Pays-Bas a Londres au gouvernement britannique au sujet des colis postaux et de la correspondance postale sur mer, en date du 16 juin 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 77).

Londres, le 16 juin 1916.

Monsieur le secrétaire d'Etat,

La Note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser en date du 18 avril nº 62867/X a donné lieu à mon gouvernement aux observations suivantes, que j'ai été chargé par le Jonkheer Loudon de porter à la connaissance de Votre Excellence.

La Note précitée est inexacte pour autant qu'elle représente ma Note du 31 mars dernier (1) comme se rapportant à la saisie tant de la correspondance postale que des colis postaux, deux catégories que le gouvernement néerlandais a expressément voulu tenir séparées.

Le gouvernement néerlandais a fait ressortir dans sa Note adressée au ministre de la Grande-Bretagne, le 11 avril dernier (2), en réponse au Memorandum des gouvernements alliés du 1er avril, explicitement qu'il ne réclame pas pour les colis postaux transportés sur mer les prérogatives que la convention de la Haye nº XI octroie à la correspondance postale. Il a fait observer qu'il n'avait protesté contre la saisie de colis postaux que lorsque cette saisie s'effectuait contrairement aux prescriptions du droit des gens relatives aux facultés des belligérants à l'égard de marchandises transportées sur mer à bord de navires neutres. Aussi, lorsqu'il signalait comme illégales différentes saisies de colis postaux à bord de navires neutres néerlandais, il s'est appuyé exclusivement sur plusieurs de ces prescriptions.

Le gouvernement britannique avance maintenant dans sa Note du 18 avril que les saisies étaient faites en vertu de « evidence of either enemy destination or origin » et que, en vertu de l'Order in Council du 11 mars 1915 (3), toutes les marchandises provenant du ou destinées au territoire ennemi peuvent être saisies, qu'elles soient de la contrebande ou non.

Le gouvernement néerlandais se permet de faire observer à ce propos :

1. Que le gouvernement britannique allègue « évidence de destination ou d'origine ennemie » sans démontrer qu'il existait vraiment des raisons s'appuyant sur le droit de gens pour admettre telle évidence ;

2. Que le gouvernement néerlandais considère précisément l' « Order in Council » du 11 mars 1915 contraire au droit des gens et cela pour les motifs exposés dans la Note qu'il a adressée au ministre de la Grande-Bretagne le 19 mars 1915 (4).

Le gouvernement britannique se réfère à la correspondance qu'il a échangée avec les Etats-Unis d'Amérique.

Le gouvernement néerlandais croit pouvoir s'abstenir de réfuter des arguments qui n'ont pas été produits vis-à-vis de lui, mais vis-à-vis d'une tierce puissance.

Quant à l'observation qu'il appartient maintenant au juge de prises de décider si la manière d'agir du gouvernement britannique est légale, le gouvernement néerlandais se permet de relever que, étant donnée la valeur relativement peu considérable de ce qui est expédié par colis postaux, les intéressés devront s'abstenir de faire les dépenses

(1) V. ci-dessus, p. 54.
(2) V. ci-dessus, p. 55.
(3) V. ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347.
(4) V. ce *Recueil*, t. II, p. 99.

qu'emmènerait nécessairement une défense de leurs intérêts devant la Cour des prises. De plus, on ne saurait s'attendre à une prompte solution des procès soumis à la Cour des prises. Dans ces conditions, il paraît discutable que le gouvernement britannique puisse voir dans le fait que la légalité des saisies est *sub judice* une raison pour ne pas écouter les considérations du gouvernement néerlandais et pour persister dans ses pratiques.

En satisfaisant par la présente à mes Instructions, je saisis cette occasion pour vous offrir, etc.

R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

711

Pays-Bas. — NOTE VERBALE DES PAYS-BAS AU GOUVERNEMENT ALLEMAND AU SUJET DE LA POSE DE MINES DANS LA MER DU NORD PAR L'ALLEMAGNE, EN DATE DU 18 SEPTEMBRE 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit de gens*, p. 79).

A la fin du mois de mai et au commencement du mois de juin de nombreux chalutiers à vapeur néerlandais s'occupant de la pêche dans la mer du Nord ont rencontré ou repêché dans leurs filets des mines sous-marines dont la plupart furent trouvées dans les environs du 55° de latitude Nord et du 4° de longitude Est.

Dans deux cas on a pu constater que des mines repêchées dans ces parages étaient des mines allemandes.

Le matin du 5 juin dernier le bateau de pêche *J. T. Cremer* IJ. M. 120 se trouvait à 55°18' de latitude Nord et 4°30' de longitude Est. A six heures, en relevant le filet, on aperçut une mine piriforme peinte en noir et munie d'au moins quatre pointes proéminentes d'une longueur d'environ deux décimètres. On fila aussitôt la ligne de sorte que la mine disparut dans l'eau.

Le soir du 1er juin dernier, le chalutier à vapeur *Holland I* IJ. M. 73 pêchait à 55°15 de latitude Nord et 14° de longitude Est. En relevant le filet, on aperçut une mine peinte en noir avec les chiffres 2674 peints en rouge ; la mine était munie d'un fil d'acier nouveau et reluisant, d'un second fil et de 5 pointes proéminentes d'une longueur d'environ deux décimètres. On fit descendre le filet et la mine disparut.

En outre quatre chalutiers néerlandais partis pour la pêche dans la mer du Nord ne sont point revenus de leur voyage, ce qui fait supposer qu'ils ont péri par suite de contact avec des mines. Cette supposition est confirmée par le fait que le *J. T. Cremer* IJ. M. 120 et le chalutier *Clivia* IJ. M. 125 ont tous les deux repêché le 2 juin dernier un cadavre ; le cadavre trouvé par le IJ. M. 125 fut reconnu comme celui d'un chauffeur à bord du chalutier *Rijnland* IJ. M. 193, un des navires susmentionnés qui ne sont pas revenus de la pêche ; il convient d'ajouter que le filet du *Holland I* IJ. M. 73 s'est accroché le 1er juin dernier à une épave, peu de temps après qu'il avait repêché la mine décrite ci-dessus.

Pendant la guerre actuelle beaucoup de mines sous-marines ont été jetées sur la côte néerlandaise. Ces mines furent détruites ou démontées après que, dans la mesure du possible, leur provenance eut été déterminée. Ainsi on a constaté que les mines munies de 5 pointes ou tuyaux d'une longueur d'environ deux décimètres sont toujours de provenance allemande ; ces mines sont de structure piriforme, portent un numéro peint en rouge et sont munies de deux fils d'acier sortant de l'intérieur de la mine.

Il est donc certain que les mines trouvées par le IJ. M. 120 et par le IJ. M. 73 étaient des mines allemandes ; et l'ensemble des faits susmentionnés permet de conclure à l'existence d'un champ de mines automatiques de contact amarrées, posées par les autorités militaires allemandes dans les parages de la mer du Nord indiqués plus haut.

D'après l'article 3 de la VIIIe convention de la Haye, la puissance qui emploie des mines automatiques de contact amarrées doit prendre les précautions possibles pour la sécurité de la navigation pacifique. A cet effet, l'article lui impose soit de surveiller les mines, soit de signaler aussitôt que les exigences militaires le permettront les régions dangereuses par un avis à la navigation, avis qui devra aussi être communiqué aux gouvernements par la voie diplomatique.

Néanmoins le gouvernement impérial allemand n'a dès l'abord ni surveillé les mines dont il s'agit, ni averti la navigation de la façon prévue ci-dessus.

Un champ de mines dans ces parages constitue un danger des plus graves non seulement pour les chalutiers néerlandais exerçant la pêche dans la mer du Nord, mais aussi pour les nombreux navires néerlandais se rendant à ou revenant de la pêche au hareng, ces navires traversant toujours les parages sus-indiqués.

En présence de ces faits, le gouvernement de la Reine se voit obligé de protester dans les termes les plus formels contre la façon d'agir des autorités navales allemandes attendu qu'elle entrave la pêche paisible, qu'elle a exposé les pêcheurs néerlandais à un danger grave et qu'elle a selon toute probabilité causé la mort de plusieurs d'entre eux.

La Haye, le 18 septembre 1915.

712

Pays-Bas. — Note verbale des Pays-Bas au gouvernement allemand au sujet de la pose de mines dans la mer du Nord par l'Allemagne, en date du 26 janvier 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 82).

La légation royale des Pays-Bas a eu l'honneur de recevoir la Note verbale du 31 octobre dernier, nº III*a* 19816/162890, qui contenait la réponse du Département impérial des affaires étrangères à la Note verbale de la légation du 21 septembre dernier, nº 14620, concernant les dangers auxquels les pêcheurs néerlandais avaient été exposés par des mines allemandes dans certaines régions de la mer du Nord.

Le Département impérial observe que l'état de choses actuel entraîne nécessairement des inconvénients pour la pêche des neutres ; il soutient que le gouvernement allemand a, par ses communications du 4 et du 11 février 1915, satisfait aux prescriptions de la VIIIe convention de la Haye de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact et que des intérêts militaires d'un caractère impérieux ne permettaient pas de désigner d'une manière plus circonstanciée l'emplacement des mines posées ; il fait valoir que, d'après le journal *De Telegraaf*, l'inspecteur général des pêcheries aux Pays-Bas aurait déjà, au commencement du mois de mai, averti les pêcheurs néerlandais que la pêche dans les environs du « Doggersbank » était dangereuse, de sorte que si les pêcheurs néerlandais se sont risqués dans lesdits parages, la responsabilité des dommages qu'ils y ont subis n'incombe pas au gouvernement allemand.

D'ordre du gouvernement de la Reine, la légation royale a l'honneur de porter ce qui suit à la connaissance du Département impérial :

Le gouvernement de la Reine ne s'est pas plaint de ce que les pêcheurs néerlandais éprouvaient des inconvénients à la suite de l'état de guerre, mais il a protesté contre une violation du droit des gens qui a, selon toute probabilité, causé la mort de plusieurs pêcheurs néerlandais exerçant paisiblement leur métier dans la mer libre.

Par son Mémoire du 4 février 1915 (1), le gouvernement allemand déclara zone militaire les eaux qui entourent la Grande-Bretagne et l'Irlande, y compris la Manche. Dans une notice présentée au gouvernement néerlandais le 12 février 1915 et se rapportant à cette déclaration, il annonça entre autres que la marine allemande se proposait de faire un usage abondant de mines sous-marines dans toutes les parties de cette zone (2).

En réponse à ces communications, le gouvernement de la Reine fit observer qu'il était contraire au droit des gens de déclarer zone militaire une région qui, par suite de sa vaste étendue, ne serait pas effectivement la sphère d'action immédiate des opérations de guerre. Il revendiqua son droit à la libre navigation dans les eaux visées par la déclaration du gouvernement impérial. Il insista pour que les opérations de guerre allemandes n'affectassent pas la navigation neutre néerlandaise (3).

Dans l'opinion du gouvernement néerlandais, le gouvernement impérial ne peut donc se baser sur les communications du 4 et du 12 février 1915 pour démontrer qu'il a satisfait aux prescriptions de l'article 3 de la convention VIII de la Haye, relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact.

Si, par ces communications, le gouvernement allemand a voulu se réserver de poser des mines dans presque toute l'étendue de la mer du Nord sans signaler les endroits où se trouvent les champs de mines ni prendre des précautions pour la sécurité de la navigation pacifique, il a éludé les stipulations de l'article 3 au lieu de les observer.

Le gouvernement de la Reine ne saurait admettre le bien-fondé d'une interprétation qui reviendrait à réduire à néant le sens évident de la convention de 1907, au détriment des droits légitimes des neutres et des exigences de l'humanité. Il se flatte que sur réflexion le gouvernement impérial partagera cette manière de voir.

Le *Telegraaf* du 5 mai 1915, édition du soir, reproduisait le contenu de la circulaire de l'inspecteur général des pêcheries du 30 avril dernier, dont le n° 7 appelait à nouveau l'attention des intéressés sur ce que la pêche dans les endroits indiqués sur la carte jointe à la circulaire était à considérer comme dangereuse.

Outre la partie de la mer du Nord s'étendant à quelque distance de la côte allemande, la carte désignait les régions signalées par la Grande-Bretagne comme dangereuses pour les bateaux-pêcheurs, c'est-à-dire la région comprise entre la côte orientale du Royaume-Uni et le premier degré de longitude Est pour ce qui concerne la partie de la mer située au Nord de la latitude de 54°30', et celle comprise entre la même côte et la longitude de 2°30' Est pour ce qui concerne la partie située au Sud de ladite latitude, à l'exception de la partie située entre les latitudes de 52°40' et 51°54, laquelle partie était désignée comme dangereuse jusqu'à la longitude de 3°. La carte n'indiquait donc pas comme dangereux les parages, où, à la fin du mois de mai et au commencement du mois de juin, ont eu lieu les événements mentionnés dans la Note verbale de la légation royale du 21 septembre dernier.

Aussi le *Telegraaf* du 5 mai n'a-t-il pas non plus signalé ces parages comme dangereux ; il a seulement dit, en décrivant très vaguement la ligne tracée sur la carte susvisée, que cette ligne partait d'au-dessus de Lerwick et allait vers le Sud en passant devant « Peterhead, Aberdeen, Middlesborough, Flamborough Head — près du « Doggersbank » — Spurn Pt., jusqu'au-dessous de Yarmouth », etc. Il résulte de ce qui précède que ni la circulaire de l'inspecteur général des pêcheries du 30 avril, ni même la paraphrase (d'ailleurs sans aucun caractère authentique) de cette circulaire dans le *Telegraaf* du 5 mai n'ont indiqué comme dangereux les parages où plus tard se sont produits les événements qui firent conclure à l'existence d'un champ de mines automatiques de contact amarrées, posées par les autorités militaires allemandes.

Ces événements seuls ont averti les autorités néerlandaises du danger qui menaçait les pêcheurs néerlandais dans les parages dont il s'agit. L'inspecteur général des pêcheries a ensuite signalé ce danger aux pêcheurs par une circulaire en date du 21 juin dernier.

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 20-21.
(2) V. ci-après, p. 62. Comp. ce *Recueil*, t. II, p. 98.
(3) V. ce *Recueil*, t. II, p. 96.

L'allégation que les pêcheurs néerlandais, qui ont subi des dommages ou fait naufrage dans ces parages par suite de contact avec des mines, sont devenus les victimes de leur propre imprudence, est donc dénuée de fondement.

26 janvier 1916.

713

Allemagne. — Note du ministre d'Allemagne a la Haye au gouvernement néerlandais déclarant que, en vue de leur propre sécurité, les sous-marins allemands ne peuvent examiner dans la zone de guerre les navires de commerce qu'ils y rencontrent, de sorte que dans ces circonstances aucune garantie ne peut être donnée a la navigation neutre, en date du 12 février 1915.

Il résulte de renseignements certains que les navires de commerce anglais ont l'ordre d'opposer une résistance armée aux forces navales allemandes dans la zone de guerre telle qu'elle a été déclarée par l'Amirauté allemande. Alors qu'une partie de ces bâtiments de commerce a déjà été armée de canons de marine anglais, l'armement des autres navires dut se poursuivre par tous les moyens. En outre les bâtiments de commerce anglais ont l'ordre de naviguer en groupes et de bombarder les sous-marins allemands soit au cours des perquisitions faites par ceux-ci ou lorsqu'ils se trouvent à portée, et de s'assurer des équipages de perquisition. De plus, du côté anglais, on attribue une forte prime au bateau de commerce qui aura coulé le premier sous-marin allemand. En conséquence, les bateaux de commerce anglais ne sauraient plus être considérés dans la zone déclarée comme étant non armés, et ils peuvent être attaqués par les Allemands sans avertissement et sans visite préalable.

Entre temps le gouvernement britannique a donné des ordres au sujet de l'usage du pavillon neutre. Il en résulte qu'il est admis que les bâtiments de commerce anglais employeront tous les moyens pour se rendre méconnaissables. La reconnaissance des bâtiments neutres quand ils ne naviguent pas en convoi pendant le jour est ainsi rendue impossible, attendu que la mesure adoptée par les neutres de peindre les couleurs nationales sur les flancs des navires ou d'adopter d'autres moyens de reconnaissance pourront simplement être copiés par les bateaux anglais. Une perquisition sur des bâtiments anglais ainsi camouflés est tout à fait hors de question, car l'équipage de perquisition et le sous-marin lui-même courraient le risque d'être anéantis. Dans cet état de choses, il n'y a plus aucune garantie de sécurité pour la navigation des neutres dans la zone navale de guerre anglaise. A ceci vient s'ajouter le grand risque des mines, car on a l'intention d'en faire le plus grand emploi dans toutes les parties de la zone de guerre. Les bâtiments neutres doivent donc être avertis de la façon la plus urgente du danger qu'il y a pour eux de naviguer dans cette zone. En tout cas il leur sera recommandé de suivre le conseil, donné par l'Amirauté allemande, de choisir la route du Nord de l'Ecosse (1).

La nouvelle méthode de guerre navale allemande est rendue obligatoire et légitime en raison des procédés meurtriers employés par l'Angleterre dans la conduite de la guerre navale et qui tendent à affamer le peuple allemand par la destruction du commerce légitime avec les pays neutres.

L'Allemagne s'en tiendra donc à cette conduite de la guerre jusqu'à ce que l'Angleterre se soit conformée aux règles de la guerre navale, telles qu'elles résultent de la déclaration navale de Paris et de la déclaration navale de Londres ou jusqu'à ce que les puissances neutres l'y aient contrainte.

(1) V. la notice allemande reproduite dans le texte qui suit.

714

Pays-Bas. — Lettre du ministre des affaires étrangères néerlandais au ministre d'Allemagne a la Haye au sujet d'attaques de forces navales et aériennes allemandes dirigées contre les côtes françaises septentrionales et occidentales, en date du 5 février 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 98).

La Haye, le 5 février 1915.

Monsieur le ministre,

Par son office du 3 courant J. n° 790 Votre Excellence a bien voulu me communiquer le texte d'une publication de l'Etat-major de la marine impériale allemande en date du 2 février et de la teneur suivante :

« Les transports de troupes et d'approvisionnements de guerre allant d'Angleterre en France seront attaqués par tous les moyens utilisables dans la guerre. Par suite la navigation paisible est avertie de ne point s'approcher des côtes françaises septentrionales et occidentales vu qu'elle se trouverait menacée des plus graves dangers en cas de confusion avec des navires servant à un but militaire. Pour cette raison, il est conseillé au commerce neutre de prendre la route autour de l'Ecosse ».

J'ai l'honneur de vous remercier de cette obligeante communication. En même temps je me permets de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'à l'avis du gouvernement de la Reine une puissance belligérante a le devoir absolu d'éviter que des erreurs de la nature de celles visées dans ladite publication soient commises par ses forces armées. Pour le cas où un navire néerlandais serait la victime de pareille erreur, le gouvernement de la Reine doit donc se réserver de faire valoir tous ses droits, notamment en ce qui concerne la réclamation d'un dédommagement complet du chef de la perte éventuelle de vies humaines et de propriétés.

Veuillez, etc.

J. Loudon.

715

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand relative a la destruction des prises neutres, au sujet de la destruction du vapeur néerlandais *Medea*, en date du 3 avril 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 107).

Le vapeur *Medea* de la « Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij », en route de Valence à Londres et chargé d'une cargaison d'oranges, fut arrêté dans la Manche par un sous-marin allemand le jeudi 25 mars vers neuf heures du matin. Le capitaine du *Medea* se rendit immédiatement à l'appel du sous-marin en lui envoyant son officier en second avec les papiers de bord. Après inspection de ces papiers, le commandant du sous-marin laissa à l'équipage du *Medea* un délai de dix minutes pour quitter le navire, qu'il fit ensuite couler à coups de canon. Cet incident eut lieu à une distance d'environ quinze mille marins de la côte britannique, à la hauteur du bateau-phare

Royal Sovereign. La cargaison était adressée en partie à l'ordre de l'expéditeur espagnol et en partie à des firmes privées à Londres. Les chaloupes dans lesquelles l'équipage du *Medea* s'était embarqué furent remorquées pendant une quinzaine de minutes par le sous-marin allemand qui ensuite les abandonna. Le commandant du sous-marin avait préalablement remis au capitaine du *Medea* une déclaration de la teneur suivante :

« Der Dampfer *Medea* Amsterdam wurde vernichtet da das Schiff Lebensmittel nach Londen (feindlicher Hafen) brachte und dem Dampfer keine genügende Prisenbesatzung gestellt werden konnte (§ 113 b. d. u. § 47 der Prisenordnung).

Fhr. v. FORSTNER,
Kapitän Leutnant und Kommandant eines deutschen Unterseebootes ».

Les faits relatés ci-dessus appellent de la part du gouvernement de la Reine les observations suivantes :

La destruction d'une prise neutre est un acte que le droit international n'a jamais sanctionné. Il est vrai que la déclaration de Londres l'admet, mais cette déclaration n'étant ratifiée par aucun des signataires, le gouvernement de la Reine — conformément à la communication que le ministre des Pays-Bas fit au Département des affaires étrangères le 19 novembre 1914 — estime que ses dispositions ne font partie du droit de guerre établi que dans la mesure où elles ne s'en écartent pas. Conséquemment le gouvernement néerlandais ne peut admettre la légitimité de la destruction d'une prise neutre.

Cependant, même si la déclaration de Londres avait été ratifiée et était entrée en vigueur, la destruction du vapeur *Medea* par le sous-marin allemand serait inadmissible pour les raisons suivantes :

L'article 48 de la déclaration de Londres établit *comme règle* qu'un navire neutre saisi ne peut être détruit par le capteur, mais doit être conduit dans tel port qu'il appartiendra pour y être statué ce que de droit sur la validité de la capture.

L'article 49 ajoute que *par exception* un navire neutre saisi par un bâtiment belligérant et qui serait sujet à confiscation peut être détruit si l'observation de l'article 48 peut compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé.

Comme preuve additionnelle du caractère tout exceptionnel que les auteurs de la déclaration attachèrent à la destruction, il y a lieu de rappeler que le droit de procéder à cette mesure extrême fut introduit dans le texte en vue seulement de l'impossibilité où pourraient se trouver des navires belligérants en pays d'outre-mer, n'ayant pas de bases maritimes dans ces parages, de conduire leurs prises dans un de leurs propres ports.

Pour tomber sous la vigueur de l'article 49, le navire neutre doit être sujet à confiscation. Par conséquent il n'est loisible au capteur de recourir à cette mesure extrême et irrémédiable que si, par un examen sérieux des données à sa disposition, il a obtenu la conviction qu'une Cour des prises prononcerait la confiscation du navire.

L'article 50 impose au bâtiment capteur le devoir de *mettre en sûreté*, avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord du navire saisi.

Les signataires de la déclaration de Londres n'avaient pas prévu l'emploi de sous-marins pour la répression du commerce de contrebande de guerre. Il est évident que dans la majorité des cas les sous-marins ne sont pas à même de remplir la condition de l'article 50. Ils ne disposent pas de l'espace nécessaire pour recueillir eux-mêmes les personnes se trouvant à bord des navires saisis et coulés, ils ne peuvent pas se faire accompagner par des bâtiments qui pourraient prendre ces personnes à bord, ils devront donc en général les abandonner dans les chaloupes, exposées aux périls de la mer, et leur sauvetage dépendra du hasard.

Or, dans le cas du *Medea*, le bâtiment capteur n'a point agi en conformité des dispositions précitées.

D'une part il n'a pas mis en sûreté l'équipage. Celui-ci, embarqué dans les chaloupes,

fut abandonné par le sous-marin peu de temps après la destruction du navire. Il ne fut sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer.

D'autre part le *Medea* n'était pas sujet à confiscation.

Ni la nature de la cargaison, ni l'indication des consignataires, ni le lieu de destination ne rendaient le navire confiscable :

1° Etant donné le peu de substance nutritive que contiennent les oranges, elles ne peuvent raisonnablement être regardées comme servant à l'alimentation de l'homme ; à plus forte raison, elles ne peuvent être considérées utiles à l'alimentation d'une armée belligérante dans le but d'en augmenter la force de résistance, ce qui en fin de compte est la base de la notion de « contrebande de guerre ».

2° Rien dans les papiers de bord n'indiquait comme destinataires des oranges les forces armées ou les administrations britanniques ni leurs agents ; bien au contraire la pluralité des consignataires devait faire supposer que les oranges étaient simplement destinées à la consommation de la population civile.

3° Le fait que le lieu de destination était Londres, « *port ennemi* » comme il est constaté dans la déclaration du commandant du sous-marin allemand, n'offrait aucun motif valable de saisie ; ce motif n'aurait pas existé davantage si le commandant avait substitué aux termes « port ennemi » les mots « base de ravitaillement », « base d'opération » ou « place fortifiée », car ces notions ne s'appliquent pas à un centre commercial aussi vaste que Londres du fait seul que l'armée ou la flotte ont la possibilité de s'y ravitailler ou qu'il s'y trouve une garnison et, non loin de la ville, un arsenal.

Il est difficile de concevoir l'intérêt que pouvait avoir l'Allemagne à empêcher qu'une cargaison d'oranges atteigne l'Angleterre. L'importance de ce résultat au point de vue stratégique n'était certainement pas proportionnée au préjudice irrémédiable que porte aux intérêts des propriétaires la destruction du navire.

En s'appuyant sur les considérations qui précèdent le gouvernement néerlandais proteste contre la destruction du vapeur *Medea* et se réserve de faire valoir les droits des intéressés à une réparation complète des dommages causés.

La Haye, le 3 avril 1915.

716

Allemagne. — Réponse du gouvernement allemand a la Note du gouvernement néerlandais du 3 avril 1915 (1), relative a la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand, en date du 22 avril 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 110).

I

Le gouvernement néerlandais a protesté contre la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand et s'est réservé de réclamer des dommages-intérêts pour les ressortissants néerlandais intéressés. Le gouvernement allemand ne saurait ni considérer comme bien fondée la protestation ni reconnaître qu'il y ait lieu à des dommages-intérêts, à moins qu'ils ne soient accordés par une décision de la juridiction des prises.

II

D'après les rapports que l'État-major de la marine allemande a reçus, il s'agit des faits

(1) V. le texte qui précède.

suivants. Le 25 mars 1915, à environ vingt milles marins de Beachy Head, le sous-marin allemand *U 28* aperçut un vapeur sous pavillon hollandais. Le commandant lui donna le signal de s'arrêter et le somma d'envoyer ses papiers par un bateau. Un officier du vapeur se rendit à bord du sous-marin et déclara que son navire était chargé d'oranges à destination de Londres. Il résulta des papiers que le vapeur était le *Medea* d'Amsterdam en route de Burriona en Espagne pour Londres. Le commandant, considérant comme contrebande l'envoi destiné à Londres et ne pouvant conduire le vapeur dans un port allemand, se résolut à couler la prise. Il accorda à l'équipage un délai de dix minutes pour quitter le navire. Ce délai écoulé, il immergea le vapeur à coups de canon, après avoir pris en garde les papiers de bord, et remorqua les chaloupes avec l'équipage dans la direction de Beachy Head jusqu'à l'apparition d'une patache anglaise. Ce n'est qu'alors que, d'accord avec le capitaine néerlandais, il lâcha les chaloupes.

III

Le gouvernement néerlandais reproche au commandant d'avoir ainsi procédé, en alléguant qu'il n'était pas en droit de considérer comme contrebande la cargaison du *Medea*.

1. De l'avis du gouvernement néerlandais, les oranges ne contiennent que peu de substance nutritive et ne sont pas de nature à servir à l'alimentation d'une armée belligérante dans le but d'en augmenter la force de résistance. Elles ne sont donc pas comprises sous le terme de « vivres », de sorte qu'elles ne peuvent être traitées comme contrebande. Pour réfuter cette manière de voir, il suffira de rappeler le commentaire que donne à l'article 24, n° 1er, de la déclaration de Londres le rapport général du Comité de rédaction de la Conférence et qui est ainsi conçu : « Les vivres comprennent les produits nécessaires ou utiles à l'alimentation de l'homme, solides ou liquides ». Que les oranges soient utiles à l'alimentation d'une armée, c'est un fait qu'on ne saurait guère nier, surtout quand il s'agit des forces armées anglaises. En tout cas, il résulte des nombreux rapports parvenus au gouvernement allemand que le gouvernement britannique approvisionne ses troupes de ligne de fruits et de sucs de fruits, et qu'on a trouvé à plusieurs reprises les restes et les emballages de ces fruits ou sucs dans les tranchées-abris quittées par les Anglais.

2. Le gouvernement néerlandais estime que les papiers de bord du *Medea* ne contenaient pas la preuve de la destination ennemie des oranges, et que la pluralité des consignataires fait supposer, au contraire, que les oranges étaient destinées à la consommation de la population civile. Pour le moment, le gouvernement allemand laisse indécise la question de savoir si les papiers de bord justifient une pareille manière de voir. Pour le commandant du vaisseau de guerre, il suffisait que la destination ennemie de l'envoi fût établie par une présomption du droit des gens, c'est-à-dire par sa destination à une place fortifiée de l'ennemi qui, en même temps, sert de base d'opérations et de ravitaillement à ses forces armées. Cette présomption existe en elle-même et produit son effet alors même que la marchandise est adressée non pas au gouvernement ennemi directement ou à ses fournisseurs, mais à des consignataires quelconques.

3. Enfin le gouvernement néerlandais juge inadmissible d'appliquer à un centre aussi vaste que Londres les notions de « place fortifiée », de « base de ravitaillement » ou de « base d'opérations ». Une telle limitation de la présomption prévue à l'article 34 de la déclaration de Londres ne paraît pas être justifiée puisqu'elle rendrait illusoires les dispositions de cet article. Indépendamment du fait qu'il faut considérer Londres comme place fortifiée, puisque ses approches maritimes sont défendues par des mines et des batteries et qu'il a au Sud une ceinture de forts et de redoutes et des batteries au Nord, Londres, avec ses docks, ses arsenaux et ses magasins, forme une base importante d'opérations et de ravitaillement et cela d'autant plus qu'il est notoire qu'actuellement le gouvernement britannique utilise dans une mesure extraordinaire les forces économiques de ce centre du commerce dans l'intérêt de l'armée.

IV

D'ailleurs ce que le gouvernement néerlandais reproche principalement au sous-marin

allemand, ce n'est pas d'avoir considéré la cargaison comme contrebande, mais d'avoir coulé le *Medea*, mesure incompatible à son avis avec les principes du droit des gens.

1. Le gouvernement néerlandais paraît ne pas reconnaître du tout le droit de détruire des prises neutres et nie que les dispositions y relatives de la déclaration de Londres fassent partie du droit des gens en vigueur. Il est à répondre que tous les délégués à la Conférence de Londres, y compris celui des Pays-Bas, sont tombés d'accord à reconnaître d'une manière expresse dans la disposition préliminaire « que les règles contenues dans les chapitres suivants répondent en substance aux principes généralement reconnus du droit international ». D'ailleurs l'histoire des guerres maritimes récentes compte tant de cas de destruction de prises neutres que dans certaines conditions la légitimité de ce moyen de guerre doit être considérée comme établie par la coutume internationale. Le nº 113 du règlement allemand sur les prises a consacré cette coutume dans les termes employés par la déclaration de Londres. Au début de la guerre le règlement sur les prises a été communiqué à tous les Etats neutres sans que personne ait protesté contre la disposition du numéro 113.

2. Le gouvernement néerlandais estime, en outre, que les conditions que la déclaration de Londres a établies pour la destruction de prises neutres n'étaient pas remplies en l'espèce.

Le gouvernement néerlandais interprète la déclaration de Londres dans ce sens qu'elle n'a voulu accorder aux navires belligérants le droit de détruire des prises neutres que dans les parages d'outre-mer, où ils n'ont pas de base maritime. Cette interprétation ne trouve de fondement ni dans le texte de la déclaration, ni dans les actes de la Conférence. On y a seulement exigé que la conduite de la prise pût compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. On ne peut guère douter que ces conditions n'aient été remplies dans le cas du *Medea*. En effet, le bâtiment de guerre allemand se trouvait à proximité de la côte anglaise, en présence de forces navales ennemies considérablement supérieures, de sorte que toute tentative de conduire la prise dans un port allemand aurait amené la perte certaine du bâtiment de guerre sans parler du fait qu'elle l'aurait forcé de négliger complètement le but de ses opérations. Dans les cas où il est possible de conduire une prise devant le tribunal des prises, les sous-marins allemands profitent naturellement de cette possibilité. Pour preuve qu'il en est ainsi, il suffit de rappeler spécialement leur manière de procéder contre les vapeurs néerlandais *Batavier V* et *Zaanstroom*.

De l'avis du gouvernement néerlandais, la déclaration de Londres ne permet la destruction d'une prise neutre que dans le cas où le commandant du bâtiment de guerre a obtenu la conviction que le navire et la cargaison sont réellement sujets à confiscation. Une telle exigence imposerait au commandant une tâche irréalisable. Dans la plupart des cas et notamment s'il s'agit de contrebande conditionnelle, la conviction absolue que la cargaison et le navire sont sujets à confiscation n'est obtenue qu'au cours de la procédure devant le tribunal des prises ; mais dans les conditions où le droit d'arrêt et de visite est ordinairement exercé, le commandant doit se contenter d'un examen plus ou moins sommaire. Il ne s'expose à aucun reproche lorsqu'il se laisse diriger dans ses actes par les présomptions que prévoit le droit des gens. Dans de pareils cas, il est vrai, il procède à la destruction à son propre risque, attendu qu'il fait naître pour son gouvernement une obligation d'indemnisation en cas que la preuve contraire de la présomption est fournie plus tard devant le tribunal des prises.

3. Enfin, la Note du gouvernement néerlandais prétend qu'en procédant à la destruction, le commandant du bâtiment de guerre allemand n'a pas observé les prescriptions de la déclaration de Londres concernant la mise en sûreté de l'équipage. Il est dit dans la Note que, peu de temps après la destruction du navire, il a abandonné l'équipage à son sort dans des chaloupes de sorte que cet équipage n'a été sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer. Cette allégation est en complète contradiction avec le rapport officiel du commandant allemand et, par conséquent, ne peut être considérée comme répondant à la réalité. Bien au contraire, le commandant a évidemment pris toutes les mesures propres à assurer le sauvetage de l'équipage.

V

D'après ce qui précède, la destruction du *Medea* s'est opérée sans violation d'aucune des règles du droit des gens. Toutefois il est bien entendu que l'incident en son entier est soumis à l'examen de la juridiction allemande des prises, en conformité de l'article 51 de la déclaration de Londres et du § 1er nº 2 du règlement allemand sur les prises. Immédiatement après l'arrivée des papiers de bord, la procédure des prises a été ouverte devant le tribunal des prises à Hambourg et elle apportera la décision des questions de savoir si la destruction de la cargaison et du navire a été nécessaire au sens de l'article 49 de la déclaration de Londres, si la propriété détruite est sujette à confiscation et, le cas échéant, si et dans quelle mesure les propriétaires ont droit à des dommages-intérêts. Dans la procédure, les propriétaires du navire et de la cargaison auraient, conformément à l'article 34, alinéa 3, de la déclaration de Londres, la faculté de prouver que la cargaison était de destination pacifique, et que, en conséquence, elle n'avait pas le caractère de contrebande. Si cette preuve n'est pas faite, le gouvernement allemand, suivant les principes du droit des gens, n'est pas obligé à payer des dommages-intérêts ; si, au contraire, elle est faite, on reconnaîtra une juste indemnité aux propriétaires du navire et de la cargaison.

Berlin, le 22 avril 1915.

717

Pays-Bas. — Seconde Note du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand relative a la destruction du vapeur néerlandais *Medea*, en date du 4 juin 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 114).

Par sa Note du 22 avril 1915 (1), le gouvernement impérial allemand a communiqué au gouvernement royal des Pays-Bas sa réponse aux observations que celui-ci avait présentées dans sa Note du 3 avril 1915 au sujet de la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* (2).

Le gouvernement de la Reine a soumis la réponse du gouvernement à un examen sérieux.

Tout en se réservant de revenir, s'il y a lieu, après la décision de la Cour des prises allemande, sur toute autre question traitée dans sa Note du 3 avril 1915 et dans la réponse du gouvernement impérial, le gouvernement de la Reine croit devoir mettre au point dès à présent les quelques questions suivantes.

Le gouvernement de la Reine a fait connaître que dans son opinion la destruction d'une prise neutre est un acte que le droit international n'a jamais sanctionné et qui n'y a non plus été introduit par la déclaration de Londres, vu que cette déclaration n'a pas été ratifiée.

En réponse, le gouvernement impérial a rappelé que tous les délégués à la Conférence de Londres, y compris celui des Pays-Bas, étaient tombés d'accord pour reconnaître d'une manière expresse dans la disposition préliminaire de la déclaration, que les règles contenues dans cette convention répondent, en substance, aux principes généralement reconnus du droit des gens.

Cependant il est notoire que les règles contenues dans ladite déclaration ont été adoptées de part et d'autre dans un large esprit de conciliation et que la déclaration constitue

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. ci-dessus, p. 63.

dans son ensemble indivisible une œuvre de transaction, de concessions mutuelles. Pour ce qui concerne la question de la destruction des prises neutres, il y a lieu de rappeler tout spécialement que, dans leurs différents Memorandums présentés avant la Conférence de Londres, l'Espagne, la Grande-Bretagne, le Japon et les Pays-Bas s'étaient prononcés formellement contre la légitimité de pareille destruction. Il est à noter, en outre, que, dans l'ordre d'idées poursuivi par les puissances signataires, l'application de la déclaration serait placée sous le contrôle de la Cour internationale des prises, qui toutefois n'a pas été établie.

Le gouvernement de la Reine n'ignore pas qu'il y a eu des cas de destruction de prises neutres, mais il ne saurait reconnaître que la répétition d'actes illégitimes puisse établir une coutume internationale revêtue par cela même d'un caractère de légitimité.

En ce qui concerne enfin la disposition du nº 113 du règlement allemand sur les prises, le gouvernement de la Reine doit observer que le fait qu'il n'a pas expressément protesté contre cette disposition ne signifie guère qu'il en a reconnu la validité et partant qu'il a perdu le droit de s'opposer à son application à un navire néerlandais.

Ainsi qu'il résulte du paragraphe II et du paragraphe IV, sous 3, de la Note allemande, les déclarations du capitaine du *Medea* et le rapport officiel du commandant du sous-marin allemand *U-28* diffèrent sensiblement quant á la question de savoir si le commandant dudit bâtiment de guerre a ou non satisfait à la prescription de la déclaration de Londres concernant la mise en sûreté par un navire belligérant de l'équipage d'une prise neutre qu'il se détermine à détruire.

D'une part, le capitaine du *Medea* déclare que l'équipage, après s'être embarqué dans deux chaloupes, fut abandonné par le sous-marin peu de temps après la destruction du navire et ne fut sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer ; d'autre part, le commandant du *U-28* soutient que les chaloupes avec l'équipage ont été remorquées par le sous-marin dans la direction de Beachy Head jusqu'à l'apparition d'une patache anglaise et que ce n'est qu'alors que, *d'accord avec le capitaine néerlandais*, il a lâché les chaloupes.

Le capitaine du *Medea*, interrogé au sujet de cette divergence, a persisté dans ses assertions antérieures. Il a notamment déclaré sous serment ce qui suit : « Après que les chaloupes eurent été remorquées pendant un quart d'heure environ, un matelot se rendit à l'arrière du sous-marin et lui cria quelques mots en allemand en faisant le mouvement de démarrer la remorque. Trois officiers du *U-28* se trouvaient alors sur le pont de ce bâtiment de guerre. Par suite de la haute mer et du vent qui s'était levé, le capitaine, bien que sachant assez bien la langue allemande, ne put entendre ce que le matelot allemand lui criait. Toutefois, il fit signe d'avoir compris qu'on allait le lâcher, après quoi les chaloupes furent abandonnées par le sous-marin. En ce moment aucun vapeur ne se dessinait à l'horizon ; rien que la voile d'un simple bateau de pêche n'était visible des chaloupes.

La chaloupe de l'officier en second, plus légère à la voile, s'éloigna de plus en plus de celle du capitaine et ne rencontra qu'après trois heures de navigation un contre-torpilleur anglais ; les hommes qui se trouvaient dans la chaloupe du capitaine ne furent sauvés qu'une heure plus tard par le même bâtiment de guerre ».

Le gouvernement de la Reine ne peut admettre que les dépositions sous serment du capitaine du *Medea* ne seraient pas en tous points véridiques.

La Haye, le 4 juin 1915.

718

Allemagne. — Note verbale du gouvernement allemand au ministre néerlandais a Berlin au sujet de la destruction du vapeur néerlandais *Medea*, en date du 31 juillet 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 116).

Se référant à la « Réponse du gouvernement royal des Pays-Bas » du 4 juin dernier, relative à la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand (1), le Département impérial des affaires étrangères a l'honneur de transmettre à la légation royale des Pays-Bas le Mémoire ci-joint sur les mesures prises par le commandant du sous-marin allemand *U-28* pour mettre en sûreté l'équipage du *Medea*.

Berlin, le 31 juillet 1915.

Note sur les mesures prises par le commandant du sous-marin allemand U-28 pour la sécurité de l'équipage du vapeur hollandais Medea.

La déposition sous serment du capitaine du vapeur hollandais *Medea* et le rapport de service du commandant du sous-marin allemand *U-28* ne présentent entre eux qu'une contradiction apparente. Le capitaine déclare avoir compris, d'après l'avertissement du sous-marin, que celui-ci avait l'intention d'abandonner les canots remorqués. Cette supposition s'est trouvée justifiée par l'abandon immédiat de la remorque. Si le capitaine, à l'exception d'un bateau de pêche, n'a pas aperçu de vapeur, cela se conçoit du fait que le patrouilleur anglais en surveillance pouvait être aperçu depuis le haut du capot du sous-marin, plus élevé au-dessus de l'eau que le canot. Sur le point que le commandant du sous-marin aurait dû, sans aucun doute, du fait de son avertissement, embarquer l'équipage, cette question ne change rien à l'appréciation du capitaine sur la situation. Le commandant du sous-marin était d'autant plus fondé dans sa décision, que, d'après la propre déclaration du capitaine, un bateau de pêche était en vue dans le voisinage. Le commandant du sous-marin a fait tout son possible pour assurer le sauvetage de l'équipage du vapeur, jusqu'au moment où il l'a remorqué dans les parages du bateau de pêche.

719

Pays-Bas. — Note du ministre néerlandais a Berlin au gouvernement allemand, au sujet de la destruction du vapeur néerlandais *Medea*, en date du 16 octobre 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 117).

Berlin, le 16 octobre 1915.

Monsieur le secrétaire d'État,

En me référant à la Note verbale du 31 juillet dernier, nº III a 14276/103114 (2), j'ai

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. le texte qui précède.

l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon gouvernement a soumis les arguments énoncés dans l'Annexe de la Note précitée à un examen attentif et ne croit pas pouvoir passer sous silence certaines erreurs qu'il y a trouvées.

Le gouvernement de la Reine n'admet pas le droit des belligérants de détruire des navires de commerce neutres. Même en se plaçant au point de vue du gouvernement impérial que cette destruction est admissible dans les conditions sus-indiquées, les *sous-marins* ne peuvent pas, à l'avis du gouvernement de la Reine, se prévaloir de ce droit, vu qu'ils ne sont pas en mesure de satisfaire à ces conditions.

Dans le cas présent, les personnes se trouvant à bord du *Medea* ne furent pas mises en sûreté, ayant été abandonnées dans des chaloupes en pleine mer, loin de tout secours. L'assertion que le câble de remorque aurait été délié par l'équipage du *Medea* est contraire à la déclaration assermentée du capitaine de ce navire, d'après laquelle ce câble fut délié par le sous-marin allemand. Cette déclaration est d'ailleurs corroborée par le fait que toute chaloupe possède un câble de remorque, qui est attaché par une épissure à un anneau sur la proue, de sorte que le câble doit toujours être largué par le navire qui remorque.

Ensuite l'Annexe susvisée prétend que les chaloupes du *Medea* auraient été remorquées jusque dans le voisinage du bateau pêcheur mentionné dans la Note du gouvernement de la Reine du 4 juin dernier. Le fait qu'il n'est pas fait mention de ce bateau pêcheur dans le rapport allemand démontre que le voisinage de ce bateau n'a pas contribué à faire supposer au commandant du sous-marin que la sécurité de l'équipage du *Medea* était suffisamment garantie.

Le commandant du *U-28* n'a pas pris soin d'avertir ce bateau pêcheur de la présence des chaloupes en détresse.

Le gouvernement de la Reine ne peut s'expliquer cette manière d'agir que par la supposition que le commandant s'est fait guider par le souci de la sécurité de son propre navire, et qu'en vue de cette sécurité il lui était impossible de remorquer les chaloupes plus loin et d'avertir le bateau pêcheur susvisé.

Mais si le commandant d'un sous-marin est obligé, en vue de sa propre sécurité, d'abandonner l'équipage d'un navire torpillé dans une mer houleuse, loin de tout secours — l'équipage du *Medea* a été sauvé par hasard par un contre-torpilleur anglais, après avoir ramé pendant 3 heures et parcouru une distance de 12 lieues — il est prouvé une fois de plus qu'un sous-marin ne peut pas satisfaire à la condition de l'article 50 de la déclaration de Londres.

Veuillez, etc.

GEVERS.

720

Pays-Bas. — NOTE VERBALE DU GOUVERNEMENT NÉERLANDAIS AU GOUVERNEMENT ALLEMAND AU SUJET DE LA DESTRUCTION PAR UN SOUS-MARIN ALLEMAND DU VAPEUR NÉERLANDAIS *BERKELSTROOM*, EN DATE DU 23 MAI 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 119).

Le 24 avril dernier, le vapeur néerlandais *Berkelstroom*, en route d'Amsterdam à Londres, fut arrêté à 52°4' de latitude Nord et à 2°30' de longitude Est par le sous-marin allemand *U. B.-18*. Après inspection des papiers, le commandant du sous-marin déclara d'abord qu'il conduirait le *Berkelstroom* à Zeebruges. Mais, ayant consulté le commandant d'un autre sous-marin allemand, arrivé sur ces entrefaites, il résolut de couler le

navire. Lorsque l'équipage eut quitté le vaisseau, l'un des sous-marins procéda à sa destruction, tandis que l'autre se mit à remorquer les trois chaloupes dans la direction du bateau-phare *Noord-Hinder*. A l'approche d'un avion britannique, le sous-marin plongea, après avoir tâché de délier le câble de remorque qui, cependant, resta accroché à un des appareils du navire allemand. En coupant immédiatement le câble, l'équipage du *Berkelstroom* a pu empêcher les chaloupes d'être submergées. Après avoir navigué quatre heures, il fut sauvé par un croiseur britannique.

Le gouvernement de la Reine a déjà, à différentes reprises, fait connaître au gouvernement impérial que dans son opinion la destruction de prises neutres est un acte illégitime et il a démontré que la prescription de la déclaration de Londres qui, dans des cas exceptionnels, autorise pareil acte, ne peut être considérée comme faisant partie du droit des gens établi.

Le caractère grave de la destruction de prises neutres s'accentue quand un belligérant va jusqu'à couler des navires qui, même d'après les prescriptions de la déclaration de Londres, n'en seraient pas susceptibles. Le *Berkelstroom* était chargé en majeure partie de carton, article qui ne peut être classé comme contrebande de guerre, et les marchandises qui auraient pu être confisquées si elles avaient eu la destination ennemie, ne formaient ni par leur valeur, ni par leur poids, ni par leur volume, ni par leur fret, plus de la moitié de la cargaison. Au point de vue de la déclaration de Londres, aussi bien que du règlement des prises allemand, la destruction était donc sans aucun doute illégitime. Elle était aussi sans aucune excuse, sans aucune circonstance atténuante.

Certes, la juridiction des prises allemande ne pourra que reconnaître l'illégitimité de cet acte et allouer une indemnisation pécuniaire aux intéressés. Mais pareille décision ne réparera pas le tort infligé aux intérêts du pays, lequel, à une époque où le tonnage de la flotte néerlandaise a déjà considérablement diminué par suite de la façon dont la guerre est conduite, se voit à nouveau privé d'une partie de ce tonnage par un acte illégitime de la marine de guerre allemande.

De plus, la destruction du *Berkelstroom* a été marquée par un détail extrêmement sérieux en ce qu'il dénote d'une manière frappante la mentalité d'un commandant de sous-marin, responsable envers l'Amirauté impériale de la façon dont il exécute ses instructions. Lorsque le commandant de l'*U. B.-18* eut décidé de couler le navire, le capitaine du *Berkelstroom* insista auprès de lui sur le fait que la proportion entre les articles dits de contrebande conditionnelle se trouvant à bord et la cargaison entière n'était point de nature à justifier la destruction du navire, et il offrit de jeter à la mer tout ce qui était susceptible d'être considéré comme contrebande.

D'après les dépositions assermentées du capitaine et du second du *Berkelstroom*, le commandant de l'*U. B.-18* répondit que *toute* marchandise transportée vers l'Angleterre était de la contrebande, et que *tout* vaisseau se dirigeant vers ce pays serait coulé.

Cette assertion étonnante jointe à toute la façon de procéder du commandant de ce sous-marin allemand porte à croire qu'il ignorait les principes fondamentaux du droit des prises, tel qu'il est élaboré dans la « Prisenordnung », ou bien qu'il comptait, pour s'en écarter, sur l'approbation de l'Amirauté.

La conduite dudit commandant exige un désaveu formel, la destruction du *Berkelstroom* une réparation complète.

Le gouvernement de la Reine est en droit de s'attendre à cette double satisfaction de la part du gouvernement impérial.

La Haye, le 23 mai 1916.

721

Allemagne. — Note verbale du gouvernement allemand au ministre néerlandais a Berlin au sujet de la destruction du vapeur néerlandais *Berkelstroom*, en date du 9 juillet 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 120).

En réponse à la Note verbale du 24 mai dernier (1), relative à l'immersion du vapeur néerlandais *Berkelstroom* par un sous-marin allemand, le Département impérial des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir ce qui suit à la légation royale des Pays-Bas.

Il résulte de l'enquête faite par les autorités de la marine allemande qu'au cours des opérations dirigées contre le commerce maritime avec l'ennemi, le vapeur *Berkelstroom* a été saisi le 24 avril dernier et immergé par deux sous-marins allemands. Le navire, venant d'Amsterdam et se rendant à Londres, avait à bord, outre une cargaison de carton de paille et de papier, du cacao, des poissons frais, des muscades, de l'huile d'amande, de l'huile d'os, du chanvre, des couvertures en laine et des ampoules. Après avoir examiné les papiers de bord, les commandants des sous-marins furent convaincus que la partie de la cargaison qui constituait de la contrebande formait par sa valeur plus de la moitié de la cargaison. Comme, par suite de l'approche de forces ennemies, ils ne pouvaient pas conduire le *Berkelstroom* dans un port de l'Allemagne ou du territoire occupé sans mettre en danger les sous-marins, les commandants coulèrent le navire, après avoir donné l'ordre à l'équipage de s'embarquer dans les chaloupes de sauvetage. Le commandant de l'un des sous-marins prit ces chaloupes à la remorque dans la direction de la côte jusqu'au moment où l'apparition d'un avion ennemi le força à lâcher la remorque et à plonger.

Si le gouvernement néerlandais maintient à cette occasion sa protestation de principe contre l'immersion de navires neutres par une puissance belligérante, le gouvernement allemand ne peut que se référer aux explications qu'il a faites lors de l'immersion du navire néerlandais *Medea* (2). C'est-à-dire, il considère l'immersion de navires neutres, dans les conditions prévues dans la déclaration de Londres, comme parfaitement justifiée, et il répète ne pouvoir reconnaître que la protestation du gouvernement néerlandais soit fondée.

Quant à la question de savoir si la manière d'agir des commandants allemands est justifiée par les faits, c'est la juridiction allemande des prises qui en décidera. Il faudra examiner surtout si la contrebande qui se trouvait sur le navire formait plus de la moitié de la cargaison puisqu'autrement le navire n'était pas sujet à la confiscation et par conséquent ne pouvait être non plus immergé. Le rapport du commandant a été immédiatement envoyé au tribunal impérial des prises à Hambourg et le gouvernement allemand se remet aux soins des intéressés néerlandais de faire valoir leurs réclamations par devant ce tribunal.

En second lieu, le gouvernement néerlandais a porté plainte de la conduite des commandants des sous-marins à un double point de vue. D'abord, le commandant qui a remorqué les chaloupes du *Berkelstroom* aurait, en plongeant, mis en danger la vie de l'équipage. Il suffit de comparer le rapport officiel du commandant avec les déclarations de l'équipage néerlandais pour trouver l'explication de cet incident. Car il en résulte qu'à l'approche de l'avion ennemi le sous-marin a laissé tomber à temps le câble par lequel il remorquait les chaloupes et que, par un hasard malheureux, l'amarre s'enroula autour du périscope de sorte qu'il a fallu la couper. Il est bien entendu que le commandant allemand ne peut pas être rendu responsable de cet incident regrettable.

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. ci-dessus, p. 65 et suiv.

En outre, le gouvernement néerlandais s'est plaint tout spécialement d'une remarque du commandant de l'un des sous-marins qui aurait dit que « toute marchandise transportée en Angleterre était de la contrebande et que tout vaisseau se dirigeant vers ce pays serait coulé ». Les commandants des deux sous-marins ont été invités à s'expliquer à ce sujet et ont déclaré formellement qu'ils n'avaient fait aucune remarque de ce genre. D'ailleurs, l'affirmation du capitaine du *Berkelstroom* reproduite par le gouvernement néerlandais est infirmée rien que par le fait qu'elle s'éloigne sensiblement de celle que le même capitaine a faite envers d'autres personnes ; ainsi, d'après ce qu'il a dit à un agent du *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, dont le rapport est publié dans le numéro de ce journal en date du 30 avril dernier, matin, les commandants lui auraient fait savoir que chaque navire transportant des vivres à destination d'Angleterre serait détruit, quelle qu'en soit la quantité. Dans l'une et dans l'autre de ces versions, la remarque imputée aux commandants est d'autant peu vraisemblable qu'elle aurait été parfaitement contraire aux Instructions explicites données par les autorités maritimes allemandes et à la manière dont les forces navales allemandes font la guerre.

Berlin, le 9 juillet 1916.

722

Pays-Bas. — Note verbale du ministre néerlandais a Berlin au gouvernement allemand en ce qui concerne la destruction du vapeur néerlandais *Berkelstroom*, en date du 15 juillet 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 122).

La légation royale des Pays-Bas n'a pas manqué de donner connaissance à son gouvernement de la Note verbale du Département impérial des affaires étrangères du 9 juillet dernier, nº III *a* 11446/120979, relative à l'immersion du vapeur néerlandais *Berkelstroom* par un sous-marin allemand (1).

En réponse, la légation royale a été chargée et a l'honneur de faire savoir au gouvernement impérial que celui de la Reine ne peut pas se désister du point de vue exposé dans sa Note du 23 mai dernier (2), sauf en ce qui concerne l'incident du câble de remorque, qui, du reste, n'est qu'un détail non essentiel, et dont l'explication donnée par le commandant du sous-marin est admissible.

Selon l'avis du gouvernement néerlandais, le jugement de la Cour des prises nationale à laquelle l'affaire sera soumise par le gouvernement allemand ne pourra, quel qu'il soit, rien enlever au caractère foncièrement illégitime de la destruction du *Berkelstroom* au point de vue du droit des gens, ni exonérer le commandant en ce qui concerne sa manière de procéder. Celle-ci reste inexcusable non seulement par les termes qu'il employa et pour lesquels les déclarations assermentées du capitaine et du second officier du *Berkelstroom* continuent à faire foi aux yeux du gouvernement néerlandais, mais aussi par la décision non moins subite qu'arbitraire du commandant du sous-marin de recourir au moyen extrême de la destruction.

Un examen moins superficiel des papiers de bord eût convaincu ce dernier que la cargaison du *Berkelstroom* ne tombait en aucun sens sous le régime de l'article 113 du règlement des prises allemand, correspondant à l'article 49 de la déclaration de Londres.

En vue de ce qui précède et indépendamment de la sentence que prononceront les Cours des prises en Allemagne auxquelles l'affaire du *Berkelstroom* sera déférée, le gou-

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. ci-dessus, p. 71.

vernement de la Reine ne peut et ne pourra que maintenir les conclusions de sa Note du 23 mai dernier.

Berlin, le 15 juillet 1916.

723

Allemagne. — Communication du ministre d'Allemagne a la Haye au gouvernement néerlandais concernant les limitations apportées a la liberté de la navigation dans la mer du Nord a la hauteur des côtes allemandes, en date du 4 janvier 1915.

Il a été établi par les forces navales allemandes que des chalutiers anglais dans la mer du Nord emploient des pavillons neutres en particulier le pavillon hollandais, se donnant ainsi l'apparence de pêcher, tandis qu'ils sont en réalité utilisés par la marine anglaise à des services de renseignements et d'observation. Les éloges rendus par le gouvernement britannique à ce genre de services constituent un encouragement. A plusieurs reprises des bâtiments ainsi suspects sont venus jusque dans les baies allemandes.

Dans ces conditions, le gouvernement impérial se voit obligé, pour sauvegarder les intérêts pressants de la conduite de la guerre navale, de prendre à l'égard de ces bâtiments ayant l'apparence de bateaux de pêche, qui seront rencontrés soit dans le golfe allemand, soit dans le domaine maritime avoisinant (1), les mesures militaires qui lui sembleront nécessaires.

Le gouvernement impérial rappelle que la navigation dans ces limites en dehors de celles indiquées pour la navigation à l'embouchure des fleuves allemands (Instructions pour la navigation, nos 2770/14 et 3093/14) est sujette à des dangers sérieux, malgré toutes les précautions prises par la marine de guerre allemande. Il est donc recommandé d'une façon urgente aux bateaux de pêche d'éviter les zones dangereuses indiquées plus haut.

Le gouvernement impérial attache une grande importance à ce que le gouvernement néerlandais porte ce qui précède à la connaissance des milieux de pêche hollandais afin qu'ils s'efforcent d'éviter que les intérêts néerlandais ne soient atteints.

724

Allemagne. — Communication du ministre d'Allemagne a la Haye au gouvernement néerlandais sur l'interdiction de la navigation dans certaines eaux des bateaux de pêche et des caboteurs de nationalité étrangère, en date du 9 février 1915.

Suivant avis de l'Etat-major de l'Amirauté, la navigation est interdite aux bateaux de pêche et aux caboteurs de nationalité étrangère dans les eaux de la côte Ouest du Schleswig Holstein, de l'Elbe, du Weser, dans celles des îles de la Frise orientale et à l'Est de l'Ems.

(1) *Note.* — Cette expression comprend le domaine qui se trouve dans une circonférence ayant un rayon de 100 milles marins avec Héligoland comme centre.

725

Grande-Bretagne. — Lettre du ministre de la Grande-Bretagne a la Haye au gouvernement néerlandais au sujet de l'exercice du droit de pêche dans la mer du Nord a la hauteur des côtes britanniques, en date du 28 septembre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 129).

28 septembre 1914.

Monsieur le ministre.

Conformément aux Instructions reçues de sir Edward Grey, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que les autorités navales allemandes, depuis le commencement de la présente guerre, ont semé des mines à tort et à travers sur la haute mer, loin des côtes britanniques de la mer du Nord, non pas en exécution de quelque opération navale définie, mais dans le but, à ce qu'il paraît, d'interrompre le commerce avec les ports britanniques et neutres. Il y a des raisons de supposer que des bateaux pêcheurs, peut-être déguisés en navires neutres, jettent des mines tandis qu'ostensiblement ils s'occupent à remplir leur métier ordinaire de pêcheurs. Cette manière d'agir constitue une grave infraction aux règles et à l'esprit du droit international, et a été l'objet d'une protestation qui a été communiquée aux puissances neutres par le gouvernement de Sa Majesté.

A raison des grands périls auxquels les navires marchands se trouvent exposés ou des pertes de vie et de propriété qu'ont déjà souffertes à la fois les Anglais et les neutres, le gouvernement de Sa Majesté en est arrivé à la conclusion que des mesures exceptionnelles doivent être prises immédiatement pour faire face à la situation. Le gouvernement de Sa Majesté a donc décidé de fermer aux navires de pêche neutres à partir du 1er octobre tous les ports de la côte orientale de la Grande-Bretagne. Il a aussi décidé qu'à partir de la même date, il serait nécessaire d'appliquer des mesures spéciales de contrôle sur les eaux de la mer du Nord contiguës à la côte anglaise, afin d'assurer la sécurité de la navigation maritime pacifique et innocente à destination ou en provenance de ports anglais et neutres. Le résultat ne saurait être atteint qu'en réduisant l'usage de ces eaux par les bateaux de pêche. Il a donc déclaré à contre-cœur que des navires de pêches neutres trouvés pêchant loin de la côte orientale de la Grande-Bretagne à l'Ouest, du 1° longitude Est, au Nord du 54°30' de latitude Nord, à l'Ouest du 2°30' longitude Est, au Sud du 54°30' de latitude Nord, ne pourraient pas être considérés comme engagés dans des opérations de pêche légitimes et devraient être traités comme suspects de procéder à des poses de mines. La plus grande vigilance sera observée pour l'arrêt et la visite des navires rencontrés dans ces eaux. Tous bateaux chalutiers qui ne sont pas employés exclusivement par le gouvernement allemand, mais qui jettent des mines d'une manière illicite dans l'intervalle de leur pêche seront coulés s'ils sont surpris en train de poser des mines, ou, dans les cas où il résisteraient à la capture ou à la visite ou chercheraient à fuir, et les équipages, étant des combattants non autorisés, seront susceptibles d'être traités en criminels de guerre et passés par les armes après jugement par la Cour martiale.

Le gouvernement de Sa Majesté espère que le gouvernement néerlandais s'efforcera d'empêcher les navires pêcheurs sous sa domination d'aller dans les eaux situées dans le rayon défini. Il a confiance que les mesures décidées à cet égard seront acceptées avec bienveillance par les puissances neutres dont les intérêts peuvent être affectés et il est persuadé que ces puissances reconnaîtront qu'elles ont été prises dans la vue de protéger les vies et la propriété des personnes neutres aussi bien que celles des sujets britanniques.

Je prie, etc.

Alan Johnstone.

726

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au ministre britannique a la Haye, en réponse a une Note anglaise du 28 septembre 1914, sur l'exercice du droit de pêche dans la mer du Nord a la hauteur des côtes britanniques, en date du 7 octobre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 130).

La Haye, le 7 octobre 1914.

Monsieur le ministre.

Par son office du 28 septembre (1), Votre Excellence a bien voulu me communiquer que le gouvernement britannique, afin de pouvoir veiller d'une façon efficace à ce qu'il ne puisse être posé de mines par la partie adverse sur les côtes anglaises, se voit dans la nécessité d'interdire aux pêcheurs neutres le séjour dans les ports de la côte orientale du Royaume-Uni et de traiter comme suspect tout bateau de pêche qui se trouverait à partir du 1er octobre dans la région de la mer du Nord s'étendant de la côte d'Angleterre au 1° de longitude Est pour ce qui concerne la partie de la mer située au Nord de la latitude de 54°30' et s'étendant de la même côte à la longitude de 2°30' Est pour ce qui concerne la partie située au Sud de ladite latitude.

Votre Excellence a bien voulu indiquer en même temps la façon dont les bateaux de pêche neutres ainsi que leurs équipages seraient traités s'ils étaient trouvés dans la partie de la mer du Nord délimitée conformément à ce qui précède.

Votre Excellence terminait en exprimant l'espoir que le gouvernement de la Reine prendrait les mesures nécessaires en vue de prévenir que les bateaux de pêche néerlandais se rendent dans la zone dangereuse. Elle ajoutait que son gouvernement se tenait assuré que les mesures auxquelles le gouvernement britannique a eu recours ne soulèveraient pas d'objections de la part des puissances neutres dont les intérêts pourraient être lésés, vu que ces mesures tendent en même temps à assurer la sécurité des ressortissants neutres et de leurs propriétés.

Les mesures prises par le gouvernement britannique constituent une entrave à l'exercice paisible de leur métier par les pêcheurs néerlandais dans la mer libre. Mais ayant pleine confiance que le gouvernement britannique ne s'est décidé à l'adoption de ces mesures que parce qu'il s'était convaincu de leur nécessité absolue, le gouvernement de la Reine s'est hâté de faire son possible pour avertir les pêcheurs néerlandais du danger auquel ils s'exposeraient par leur présence dans la région indiquée. Toutefois, la communication de Votre Excellence ne m'étant parvenue que le 29 septembre, il va de soi que cet avertissement n'a pu les atteindre le 1er octobre, date de l'entrée en vigueur du régime précité.

D'autre part, le gouvernement de la Reine considère comme extrêmement dangereuse, tant au point de vue humanitaire qu'à celui du droit des gens, la procédure que le gouvernement britannique se propose de suivre à l'égard des bateaux de pêche neutres, qui, par suite d'une circonstance quelconque, se trouveraient dans la zone interdite. Il semble résulter de la communication de Votre Excellence que de tels navires et, partant, même des bateaux pêcheurs à voiles seraient considérés sans autre preuve comme s'occupant de poser des mines et que, s'ils tâchaient de se soustraire par la fuite à l'exercice du droit de visite, la marine britannique les ferait couler et considérerait comme « war criminals » les personnes de l'équipage dont elle réussirait à s'emparer.

Le gouvernement de la Reine ne saurait croire qu'il entre dans les intentions du gou-

(1) V. le texte qui précède.

vernement britannique de se baser uniquement sur une chaîne de simples présomptions pour conclure à la culpabilité de personnes qui pourraient être absolument innocentes. Il est, au contraire, convaincu que le gouvernement britannique aura pris toutes les précautions possibles pour éviter des méprises déplorables qui pourraient même amener la mort de sujets néerlandais entièrement innocents.

Comme toutefois la communication de Votre Excellence ne contient aucune assurance dans ce sens, il est de première nécessité d'attirer tout spécialement sur ce point l'attention du gouvernement britannique.

Je me permets de recourir à cet effet à l'extrême obligeance de Votre Excellence et je me flatte d'obtenir dans le plus bref délai une réponse qui dissiperait tout doute à ce sujet.

Veuillez, etc...

J. Loudon.

727

Grande-Bretagne. — Lettre du ministre britannique a la Haye au gouvernement des Pays-Bas au sujet de l'exercice du droit de pêche dans la mer du Nord, en date du 4 novembre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 132).

La Haye, 4 novembre 1914.

Monsieur le ministre.

J'ai envoyé le 8 octobre à mon gouvernement la Note que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser le 7 octobre (1) en accusant réception de ma Note du 28 septembre (2) relative à certaines restrictions aux opérations de pêche dans la mer du Nord.

Le gouvernement de Sa Majesté observe que Votre Excellence paraît croire que la flotte de Sa Majesté a l'intention de considérer, sans autre preuve, tous navires de pêche trouvés dans le rayon prohibé comme engagés dans une occupation de pose de mines et de traiter leurs équipages en criminels de guerre au cas où ils tenteraient d'échapper à la visite et à la recherche.

J'ai en conséquence l'honneur, sur l'instruction de mon gouvernement, de faire connaître à Votre Excellence que ma Note du 28 septembre a indiqué l'intention du gouvernement de Sa Majesté de regarder tous bâtiments de pêche neutres, trouvés pêchant dans le rayon en question, comme « suspects de procéder à des poses de mines ». Il n'est pas et il n'a pas été dans l'intention du gouvernement de Sa Majesté de considérer la suspicion comme confirmée en l'absence d'une preuve additionnelle. D'autre part, le gouvernement de Sa Majesté n'a pas déclaré son intention de traiter les équipages de ces navires comme des criminels de guerre au cas où ils cherchent à échapper à l'exercice du droit de visite et de recherche, mais seulement au cas où la présomption existant à leur charge a été établie par un jugement de la Cour martiale.

Je dois en même temps assurer à Votre Excellence que la flotte de Sa Majesté témoignera vis-à-vis des pêcheurs néerlandais et de leurs navires de toute la considération compatible avec l'accomplissement efficace du devoir échéant aux officiers et aux hommes de Sa Majesté pour mettre un terme aux méthodes illicites de poses de mines par l'ennemi qui font courir un grand danger à la navigation pacifique britannique et neutre.

Je prie, etc...

Alan Johnstone.

(1) V. ci-dessus, p. 77.
(2) V. ci-dessus, p. 76.

728

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au ministre allemand a la Haye sur le traitement des hydro-aéroplanes belligérants trouvés en territoire neutre, en date du 11 septembre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 144).

La Haye, le 11 septembre 1914.

Monsieur le ministre.

Par son office du 29 août dernier, J. n° 2.180, Votre Excellence a bien voulu me communiquer qu'à l'avis du gouvernement impérial il y aurait lieu d'appliquer à l'aéroplane de la marine impériale allemande qui a été trouvé sur le territoire néerlandais à Schiermonnikoog les dispositions de la déclaration de neutralité néerlandaise relatives au traitement des navires de guerre belligérants (1).

J'ai l'honneur, en réponse, de porter à la connaissance de Votre Excellence que le gouvernement de la Reine ne peut partager cette manière de voir. A son avis, les aéroplanes, y compris les hydro-aéroplanes, ne sauraient être considérés comme des bâtiments de guerre. Ce sont des choses *sui generis* et qui ne tombent pas dans la sphère d'application des articles de la déclaration de neutralité relatifs au traitement des navires de guerre.

Comme, d'autre part, la déclaration de neutralité ne contient pas de dispositions spéciales quant aux aéroplanes, aucun doute n'a pu exister sur l'attitude du gouvernement de la Reine à leur égard. Cette attitude est dictée par la règle générale en vertu de laquelle toute partie de la force armée d'un belligérant doit être internée lorsqu'elle vient à se trouver sur le territoire des Pays-Bas.

Ladite règle se retrouve dans l'article 3 de la déclaration de neutralité néerlandaise. Cette attitude est conforme au droit des gens, d'autant plus qu'il n'existe aucune disposition conventionnelle spéciale relative au traitement d'aéroplanes belligérants sur le territoire d'une puissance neutre.

Veuillez, etc...

J. Loudon.

729

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand sur le traitement des hydro-aéroplanes belligérants, en date du 22 octobre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 145).

Ainsi qu'il a été exposé dans la Note du ministère royal des affaires étrangères du 11 septembre dernier, Dir. Pol. n° 20.389 (2), le gouvernement de la Reine ne peut admettre la thèse du gouvernement impérial qu'un aéroplane de la marine impériale doit être considéré comme un navire de guerre.

Le gouvernement de la Reine maintient son point de vue d'après lequel les aéroplanes,

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 284.
(2) V. le texte qui précède.

y compris les hydroplanes, sont des choses *sui generis*. La nature même de l'aéroplane, si différente de celle d'un navire, sa grande liberté d'action, la facilité avec laquelle il opère ses reconnaissances et se soustrait à tout contrôle ont rendu nécessaire à son égard un traitement spécial et plus sévère, tel que le coup de feu au cas où un aéroplane belligérant se risque à survoler le territoire d'une puissance neutre.

Il résulte de ce qui précède que le gouvernement royal ne peut considérer un hydroplane ni comme un bâtiment de guerre, ni comme une embarcation quelconque appartenant à pareil navire.

La Haye, le 22 octobre 1914.

730

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au ministre d'Allemagne a la Haye sur le traitement des aéroplanes belligérants et de leurs équipages atterrissant en territoire neutre, en date du 10 juillet 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 139).

La Haye, le 10 juillet 1915.

Monsieur le ministre.

Par son office du 20 mai dernier, nº 3144, Votre Excellence a bien voulu me signaler que le lieutenant F..., actuellement interné à Bergen, avait entrepris un simple vol d'entraînement lorsque les circonstances le forcèrent d'atterrir sur territoire néerlandais et qu'il ne s'agissait donc pas d'une opération militaire, mais d'une erreur d'orientation qui ne saurait être autrement jugée que le cas d'une personne appartenant à l'armée et franchissant la frontière par méprise, sans poursuivre aucun but militaire. Votre Excellence m'a transmis le rapport rédigé par le lieutenant F... et elle m'a prié de faire examiner la question de savoir si celui-ci ne pourrait pas être mis en liberté avec son aéroplane.

En réponse, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence ce qui suit:

La grande liberté d'action d'un aéroplane, la facilité avec laquelle il opère ses reconnaissances et se soustrait à tout contrôle, ont nécessité à son égard un traitement sévère et spécial. Si un aéroplane vient à se trouver au-dessus du territoire néerlandais, il est immédiatement en butte au tir, seul moyen de le forcer à respecter la neutralité du territoire. Si l'aviateur atterrit sur le territoire du Royaume, soit de son propre gré, soit à la suite du coup de feu ou par toute autre cause, il est interné avec son aéroplane.

Le fait que l'appareil a survolé le territoire néerlandais, ou même qu'il y a seulement atterri, suffit pour motiver cette mesure.

En effet, le cas de l'aviateur franchissant par méprise la frontière dans les airs diffère essentiellement de celui du militaire qui la franchit par méprise sur le sol même. Les circonstances dans lesquelles celui-ci entre en territoire néerlandais permettent aux autorités gardant la frontière de constater si sa présence dans le territoire du Royaume est ou non due à une méprise sans rapport avec les opérations militaires.

Par contre, les circonstances qui ont amené un aviateur belligérant à atterrir sur le territoire néerlandais ou à le survoler échappent au contrôle des autorités néerlandaises. C'est pourquoi le gouvernement ne peut admettre, en ce qui concerne les aviateurs, une exception à la règle qui prescrit leur internement, d'autant moins que, ainsi que je viens de l'exposer plus haut, le caractère de l'aéroplane comporte en lui-même un traitement sévère et spécial.

A mon regret, je me vois donc obligé de porter à la connaissance de Votre Excellence

que le gouvernement de la Reine ne se trouve pas en mesure de rendre la liberté au lieutenant F... avec son aéroplane.

Quant au traitement auquel M. F... est soumis au dépôt d'internement à Bergen, je suis heureux de pouvoir ajouter qu'on a donné satisfaction à ses plaintes en tant qu'elles étaient justifiées.

Veuillez, etc...

J. Loudon.

731

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand au sujet du survol du territoire néerlandais par des dirigeables allemands, en date du 23 septembre 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 135).

Le 8 septembre dernier, le passage de deux Zeppelins au-dessus du territoire néerlandais fut signalé par différents postes militaires. L'un des aéronefs, aperçu à Hoofddorp, près d'Harlem, à 6 heures du matin, se dirigea d'abord vers Nigtevegt (au Sud-Est d'Amsterdam) et ensuite, prenant la voie du Sud, par Geldermalsen et Bois-le-Duc, vers la frontière belge. L'autre, signalé à 6 h. 40 du matin à Werkendam, prit également la direction de la Belgique. Le feu dirigé sur les aéronefs est resté sans effet à cause de l'altitude à laquelle ils se trouvaient ; ils s'y sont du reste soustraits en s'élevant plus haut.

Le gouvernement de la Reine peut admettre que l'arrivée des aéronefs au-dessus du territoire néerlandais ait été due à une erreur d'orientation causée par le temps brumeux, mais la ligne de conduite que les commandants suivirent après s'être rendu compte de cette erreur ne lui paraît aucunement justifiée.

Dans l'intérêt de la défense du Royaume non moins qu'en vue du maintien d'une stricte neutralité, le gouvernement de la Reine a interdit aux aéronefs étrangers de survoler le territoire néerlandais. La ligne de conduite suivie par les commandants des Zeppelins constitue une sérieuse infraction à cette interdiction.

Dans l'hypothèse — qui est une presque certitude — que ces deux Zeppelins, venant de la mer du Nord, avaient franchi la frontière occidentale des Pays-Bas, leur devoir eût été de regagner cette même frontière maritime sans prendre en considération qu'en faisant ainsi ils s'éloignaient davantage du territoire de l'Empire allemand ou d'occupation allemande.

Il est évident que leur dessein a été, au contraire, de gagner le territoire occupé sans qu'ils aient tenu compte du fait que l'exécution de ce dessein était incompatible avec le respect de la souveraineté non moins que de la neutralité des Pays-Bas.

Une notice de la légation d'Allemagne du 9 septembre constatait sans autres détails que, d'après un télégramme de l'État-major général de l'armée impériale, deux Zeppelins, dans la nuit du 7 au 8 courant, avaient passé, par erreur, et à la suite d'une brume épaisse, un point du territoire néerlandais, et que, dès que le temps leur eut permis de reconnaître leur erreur et de s'orienter, ils s'étaient empressés de gagner la frontière en s'éloignant vers l'Est.

Dans une Note adressée au ministère des affaires étrangères sous la date du 18 septembre dernier, la légation impériale donna l'assurance que l'incident du 8 septembre n'était pas dû à un mépris quelconque de la neutralité néerlandaise et que les détails qui en étaient parvenus depuis au chef de l'État-major général portaient celui-ci à espérer que tout doute à cet égard serait dissipé.

Ces détails étaient les suivants :

A l'altitude de 1000 mètres environ, où, le 8 septembre dernier, les aéronefs en question étaient obligés de se maintenir en vue de l'équilibre nécessaire, le ciel était brumeux et impénétrable au regard. Les Zeppelins, afin d'atteindre une région moins brumeuse, descendirent jusqu'au-dessous des nuages à un point — dominant les environs d'Harlem — où ils purent s'orienter. Dès qu'ils eurent établi qu'ils se trouvaient par erreur au-dessus du territoire néerlandais, ils résolurent de se retirer dans le plus bref délai possible. A cet effet, ils durent remonter à l'altitude qu'ils venaient de quitter, afin de retrouver l'équilibre nécessaire pour manœuvrer librement. Arrivés à cette hauteur, ils quittèrent alors de la façon la plus rapide le territoire néerlandais en utilisant le vent qui régnait dans cette zone et en se dirigeant par conséquent vers la Belgique.

Il résulte de cette communication que c'est aux environs d'Harlem que les commandants des deux Zeppelins se sont aperçus qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire néerlandais.

Le fait de survoler le territoire d'un État sans son consentement est incompatible avec le respect de sa souveraineté.

En temps de guerre, un État qui s'est déclaré neutre ne peut tolérer que le domaine où il exerce sa souveraineté soit utilisé par les forces militaires des belligérants.

Les deux aéronefs dont il s'agit, après s'être aperçus qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire neutre des Pays-Bas, à quelques kilomètres seulement de la frontière maritime qu'ils venaient de franchir à leur insu, ont néanmoins poursuivi leur course au-dessus du pays, vers le territoire d'occupation allemande. Par ce fait, ils ont commis un acte incompatible avec le respect de la souveraineté ainsi que de la neutralité néerlandaises. Si, au contraire, ils s'étaient retirés par la voie la plus courte vers la frontière maritime qu'ils venaient de franchir, ils auraient réparé leur erreur dans la mesure du possible et ne se seraient pas procuré l'occasion d'observer sur un assez long parcours des détails d'intérêt militaire.

Le chef de l'État-major allemand déclare que les commandants des Zeppelins ont cherché à quitter le territoire néerlandais aussi rapidement que possible. Le gouvernement de la Reine ne peut reconnaître le bien-fondé de cette explication. Il s'agissait, en l'espèce, non pas de se retirer de la façon la plus rapide dans n'importe quelle direction, mais de retourner, en survolant le moins de territoire neutre possible, vers la frontière franchie par erreur. Cette ligne de conduite s'imposait d'autant plus que la dite frontière était infiniment plus rapprochée que celle vers laquelle ils se sont dirigés et que, par conséquent, en parcourant, pour quitter le territoire néerlandais, un chemin beaucoup plus long, ils ne se sont pas souciés de l'atteinte incontestablement plus grave qu'ils portaient ainsi à la souveraineté des Pays-Bas. Du reste, les observations faites par l'Institut météorologique à De Bilt permettent d'établir la preuve mathématique que la force du vent du Nord régnant à ce moment à la hauteur de 1.000 mètres était infime, de sorte qu'elle n'a pas pu entrer en ligne de compte pour déterminer la direction à suivre afin de quitter avec le plus de rapidité le territoire des Pays-Bas.

Le gouvernement impérial a plus d'une fois déclaré que les ordres les plus stricts avaient été donnés aux commandants allemands de ne jamais survoler le territoire des États neutres. Tout récemment, lorsque par erreur un Zeppelin avait passé au-dessus d'une partie des eaux néerlandaises, le ministre impérial à la Haye renouvela cette déclaration au nom de son gouvernement. Aussi le gouvernement de la Reine ne peut-il cacher son étonnement du fait que, malgré ces assurances, le nombre des cas où des aéronefs allemands ont survolé le territoire des Pays-Bas est allé en augmentant.

Pour les raisons qui précèdent, le gouvernement de la Reine proteste de la façon la plus formelle contre la violation du territoire des Pays-Bas dont les deux aéronefs susmentionnés se sont rendus coupables.

Il estime pouvoir s'attendre à ce que le gouvernement impérial instruise les autorités compétentes afin que des mesures sévères soient prises pour prévenir une répétition de faits aussi graves.

La Haye, le 23 septembre 1915.

732

Pays-Bas. — Note verbale du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand au sujet du survol du territoire néerlandais par des dirigeables allemands, en date du 18 mars 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 141).

Le 6 février, le ministre des Pays-Bas à Berlin fit connaître au gouvernement impérial qu'à la date du 1er février, entre 10 h. 25 du matin et 2 h. 30 de l'après-midi, le dirigeable allemand *L-19* avait passé au-dessus des eaux territoriales et des eaux intérieures ainsi qu'au-dessus du territoire néerlandais. On l'avait vu passer successivement à la hauteur de Petten et Kamp, où il se trouvait à 2 milles marins de la côte ; au-dessus du « Schulpengat » ; à 600 mètres de la côte de Texel ; au-dessus du « Stortemelk » entre les îles de Vlieland et de Terschelling ; au-dessus de la passe de mer entre les îles de Terschelling et d'Ameland ; enfin au-dessus et dans le voisinage immédiat de la côte septentrionale de cette dernière île. Le Baron Gevers ajouta que les postes militaires néerlandais avaient tiré sur le *L-19* afin d'imposer le respect du territoire néerlandais. Il fit observer que malgré la fin si tragique de l'aéronef — dont le gouvernement de la Reine avait eu connaissance par un communiqué officiel répandu par l'agence Wolff — il se voyait obligé d'attirer sur cette violation du territoire néerlandais l'attention du gouvernement impérial, d'autant plus qu'à la même date du 1er février, outre le *L-19* et le *L-15* (auquel avait trait l'office du ministère impérial des affaires étrangères du 29 février) (1), un troisième dirigeable avait passé au-dessus du territoire néerlandais. Ce dernier aéronef, venant de l'Ouest, avait pris route vers l'Allemagne droit à travers la région aérienne dominant les Pays-Bas. Le bruit de ses moteurs fut entendu d'abord à Amsterdam à une heure du matin, ensuite, entre 4 et 5 heures du matin, dans les communes de Ruinen et de Beilen (province de Drenthe), tandis que l'aéronef lui-même fut aperçu dans ce même intervalle dans les communes de Gieten (province de Drenthe) et de Bellingwolde (province de Groningue). Le Baron Gevers fit ressortir que la répétition de faits de ce genre produisait sur le gouvernement de la Reine une impression fort pénible, surtout après l'assurance positive du gouvernement impérial que des ordres sévères avaient été donnés pour prévenir de pareilles atteintes à la souveraineté néerlandaise.

Par sa Note du 17 février dernier, Votre Excellence a bien voulu me transmettre une protestation de son gouvernement relative à l'attitude des forces armées néerlandaises à l'égard du *L-19*.

Le gouvernement impérial estime qu'elles ont tiré sur ledit aéronef sans aucun avertissement préalable, sans avoir établi que le commandant du *L-19* savait qu'il se trouvait au-dessus du territoire néerlandais et sans tenir compte du fait que la manière d'agir de l'aéronef permettait de constater qu'il agissait sous l'influence de force majeure. A son avis, les autorités néerlandaises auraient dû réaliser que l'aéronef ne pouvait se trouver au-dessus du territoire néerlandais qu'à la suite de pareille force majeure, vu qu'il était connu que le gouvernement impérial avait donné à ses aviateurs les ordres les plus sévères d'éviter de survoler le territoire des puissances neutres et de le quitter

(1) Par cet office, le gouvernement allemand, à la suite d'une protestation du gouvernement néerlandais, exprima ses regrets du fait que le *L-15* avait survolé le 1er février 1916 l'île de Rottum, et il présenta ses excuses en y ajoutant que la cause de la présence de ce dirigeable au-dessus du territoire néerlandais avait été qu'il avait subi une avarie de ses boussoles par un temps très brumeux.

par la voie la plus courte au cas où, par suite d'une erreur, ils viendraient à se trouver au-dessus de pareil territoire.

En réponse, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence ce qui suit :

Le gouvernement de la Reine ne doute nullement du sincère désir du gouvernement impérial d'éviter toute violation de territoire par ses aéronefs. Toutefois les ordres sévères donnés à cet effet aux aviateurs allemands n'ont point empêché ceux-ci de survoler le territoire néerlandais à maintes reprises. Le gouvernement de la Reine n'a pas manqué d'attirer l'attention du gouvernement allemand sur ces faits. Il a fait observer que le seul moyen efficace pour les commandants des aéronefs allemands d'éviter ces actes incompatibles avec le respect de la souveraineté et de la neutralité néerlandaises serait de toujours se tenir suffisamment éloignés des frontières maritimes et terrestres des Pays-Bas pour écarter la possibilité d'être amenés au-dessus du territoire du Royaume, même par erreur ou sous l'influence des conditions atmosphériques.

Les commandants ne peuvent invariablement se réclamer de la force majeure si, pour quelque cause que ce soit, leurs expéditions entraînent à chaque reprise une nouvelle violation du territoire néerlandais.

Une puissance neutre n'est pas tenue de rechercher par quelle cause les forces aériennes des belligérants se trouvent au-dessus de son territoire. Les circonstances qui ont amené un aéronef à survoler le territoire neutre échappent au contrôle des autorités du pays.

Dans l'intérêt de la défense de l'État, non moins qu'en vue du maintien d'une stricte neutralité, une puissance neutre est donc en droit de s'opposer par la force à tout passage de ses frontières par des aéronefs belligérants, à moins qu'ils n'indiquent par un signal — drapeau blanc ou autre distinctif — leur intention d'atterrir. Des considérations d'humanité peuvent amener les autorités à ne recourir à la force qu'après avoir tenté d'avertir l'aviateur qu'il se trouve au-dessus de territoire neutre, mais étant donné ce qui précède, pareil avertissement n'est pas obligatoire.

Dans cet ordre d'idées, le gouvernement de la Reine, en donnant communication aux puissances intéressées de l'arrêté royal du 4 août 1914 interdisant aux aviateurs étrangers de franchir les frontières du Royaume, a fait connaître qu'il ne pouvait accepter aucune responsabilité pour les conséquences d'une infraction à cette interdiction.

Le *L-19* a survolé pendant 4 heures la frontière septentrionale des Pays-Bas où il fut signalé à d'autres endroits encore que ceux mentionnés dans la communication du ministre de la Reine au gouvernement impérial. Au moyen de coups de fusil et du signal international signifiant : « respectez la neutralité » (le signal SHA-UTY), il fut averti à plusieurs reprises qu'il se trouvait au-dessus du territoire neutre. Il est certain que le dirigeable n'a pas donné de signaux de détresse, car, s'il les avait donnés, les postes néerlandais s'en seraient aperçus, comme l'aéronef volait à peu de hauteur. Dans ce cas, on lui aurait certainement donné l'occasion d'atterrir. Une fois le *L-19* passa au-dessus d'un navire de la marine royale qu'il héla, mais il fut impossible au commandant du navire de comprendre ce qu'on lui disait et le Zeppelin s'éloigna incontinent sans renouveler sa tentative d'entrer en communication et sans donner la moindre indication qu'il avait besoin de secours. Le *L-19* ne manifesta pas non plus l'intention d'atterrir ; malgré les avertissements répétés, il poursuivit sa course au-dessus du territoire néerlandais.

Dans ces circonstances, il incombait aux autorités militaires d'user contre le *L-19* des moyens de contrainte dont elles disposaient. De l'île d'Ameland deux coups de canon furent tirés sur l'aéronef qui, alors, vira vers le Nord. Selon toute probabilité, les coups avaient porté, mais il n'a pas été possible de constater dans quelle mesure ils pouvaient avoir endommagé le *L-19*, la manière dont l'aéronef s'éloigna ne fournissant aucune indication à ce sujet.

De ce qui précède, il résulte que le *L-19* a pendant des heures survolé sciemment la côte néerlandaise dans des conditions qui ne fournissaient aucun motif aux autorités de ne pas s'opposer par la force à sa présence sur les lieux. Il en appert aussi que ces autorités ont tenu compte des lois de l'humanité autant que cela leur était possible sans

manquer à leur devoir d'assurer le respect de l'inviolabilité du territoire. S'il se trouvait que l'action de ces autorités avait eu pour conséquence indirecte la mort de l'équipage du *L-19*, le gouvernement de la Reine en serait profondément affligé. Cependant, il ne saurait reconnaître que ces autorités aient encouru aucun blâme, leur action ayant été parfaitement légitime. Il est persuadé que le gouvernement impérial, après avoir pris connaissance de ce qui précède, se ralliera à cette manière de voir.

La Haye, le 18 mars 1916.

733

Pays-Bas. — Lettre du ministre néerlandais a Berlin au secrétaire d'État allemand pour les affaires étrangères au sujet de l'arrestation de Néerlandais en Allemagne, en date du 11 décembre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 147).

Ainsi que Votre Excellence le sait, un nombre assez considérable de sujets néerlandais, munis de passeports en règle, ont été arrêtés en Allemagne dans ces derniers temps sous le soupçon d'espionnage. Bien que, dans beaucoup de ces cas, les motifs pouvant justifier ce soupçon paraissent insuffisants, le ministre des affaires étrangères, vu la situation générale et les circonstances spéciales, ne proteste pas contre les arrestations en elles-mêmes ; par contre, Son Excellence partage les griefs des victimes en premier lieu par rapport à la durée de la détention, qui est inutilement prolongée par le retard de l'interrogatoire, et en second lieu en ce qui concerne le refus d'admettre que les détenus se mettent en rapport soit avec la légation royale, soit avec un consulat néerlandais, refus qui a comme conséquence qu'il est impossible d'informer la famille d'un détenu de ce qui lui est arrivé. Cette dernière mesure semble, en effet, une dureté superflue, comme il n'est pas même possible de la justifier sous prétexte de précaution, puisqu'on peut toujours contrôler tout ce qu'un prisonnier télégraphie ou écrit.

Dans ces circonstances, j'ai été chargé et j'ai l'honneur d'exprimer l'espoir que Votre Excellence voudra bien me donner l'assurance que des voyageurs munis de papiers de légitimation néerlandais et arrêtés en Allemagne sous le soupçon d'espionnage seront dorénavant interrogés sans retard et qu'on leur permettra de se mettre en rapport avec la légation royale ou un consulat.

Veuillez, etc...

Gevers.

734

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au ministre allemand a la Haye au sujet de l'internement d'un sous-marin allemand entré dans les eaux territoriales des Pays-Bas, en date du 22 novembre 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 150).

La Haye, le 22 novembre 1915.

Monsieur le ministre.

Par son office du 11 courant B. nº 7.615, Votre Excellence a bien voulu m'exposer les raisons qui amènent le gouvernement impérial à contester la légitimité de la mesure d'internement prise par le gouvernement de la Reine en ce qui concerne le sous-marin allemand *C-8 Nº 708* qui, le 4 courant, est entré dans les eaux territoriales néerlandaises à la hauteur de Terschelling. Le gouvernement impérial estime que la décision du gouvernement néerlandais n'est conforme ni à la déclaration de neutralité néerlandaise, ni au droit international en vigueur.

En réponse, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence ce qui suit :

L'internement du *C-8* est basé sur les prescriptions des articles 4, 17 et 3, 2e alinéa de la déclaration de neutralité néerlandaise (1), qui fut communiquée au gouvernement impérial par l'intermédiaire de la légation des Pays-Bas à Berlin. L'article 4 statue que la présence d'aucun navire de guerre belligérant ne sera permise dans la juridiction des Pays-Bas ; l'article 17 porte que cette juridiction comprend la mer territoriale qui est d'une largeur de trois milles marins ; l'article 3, alinéa 2, prescrit l'internement du navire de guerre belligérant qui serait entré dans ladite juridiction au mépris de l'article 4. L'article 2 cité dans l'office de Votre Excellence ne déroge pas à l'interdiction de l'article 4, il en forme, au contraire, une amplification en ce qu'il exclut expressément le passage par les eaux intérieures.

L'interdiction contenue dans l'article 4 n'est d'aucune façon contraire au droit des gens. L'article 10 de la XIIIe convention de la Haye statue que la neutralité d'un État n'est pas compromise par le simple passage de navires de guerre belligérants dans ses eaux territoriales. Lors de l'élaboration de cet article, il fut constaté que la question de savoir si un État neutre a le droit d'interdire ce passage était laissée sous l'empire du droit des gens général. Ce droit autorise un État neutre à prendre dans ses eaux territoriales les mesures nécessaires pour la sauvegarde de ses droits souverains. Aucun précepte ne défend à un État d'interdire à cet effet aux navires de guerre belligérants de se rendre dans ces eaux. Le droit d'un État neutre d'en interdire le passage à ces navires est reconnu par différents auteurs contemporains du droit des gens, entre autres tout dernièrement par le Dr Hans Wehberg dans son ouvrage intitulé : *Das See-Kriegsrecht*, où il est dit : « Den Neutralen muss vielmehr das Recht den Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Küstengewässer zu verbieten in vollem Umfange zugesprochen werden... ».

L'article 5 de la déclaration de neutralité énonce les cas où, nonobstant la règle de l'article 4, la présence d'un navire de guerre d'un belligérant dans la juridiction des Pays-Bas est permise. Aucun de ces cas ne se présentait pour le *C-8*, notamment le navire n'avait subi aucune avarie qui nécessitait son entrée dans les eaux territoriales néerlandaises.

Un défaut du compas électrique ne saurait justifier l'entrée du sous-marin dans les eaux territoriales néerlandaises, vu que le commandant, eu égard aux difficultés de navigation dans ces parages, aurait, en tout cas, dû prendre les précautions de rigueur pour

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 284.

éviter de pénétrer dans les dites eaux, c'est-à-dire en naviguant à la sonde. Cette précaution était d'autant plus nécessaire que le commandant, d'après sa propre déclaration, avait déjà, pendant le voyage, douté du fonctionnement correct du compas.

Une copie de la déclaration en langue néerlandaise signée par le commandant et portant en marge une addition en langue allemande, également signée par lui, est jointe à la présente.

De ce qui précède il résulte, d'une part, que la déclaration de neutralité néerlandaise imposait au gouvernement de la Reine le devoir absolu de procéder à l'internement du sous-marin *C-8* ; d'autre part, que les règles qu'elle contient à ce sujet ne sont nullement contraires au droit des gens.

Votre Excellence a bien voulu me faire parvenir, sous la date du 17 courant, une Notice concernant certaines actions des autorités néerlandaises qui se rattachent à la présence du sous-marin dans la juridiction néerlandaise et à son internement, actions dont le gouvernement impérial estime avoir à se plaindre.

Je me permets de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'à l'avis du gouvernement de la Reine, l'attitude de ses autorités a été aussi correcte et courtoise qu'elle était sous tous les rapports conforme au droit international. Votre Excellence en trouvera la preuve dans le Mémoire ci-joint du chef de l'État-major de la marine en date du 20 de ce mois et qui contient la réponse à chacun des points de la Notice précitée de Votre Excellence (1).

Le gouvernement de la Reine est confiant que le gouvernement impérial reconnaîtra le bien fondé des considérations qui précèdent.

Veuillez, etc...

J. LOUDON.

735

Pays-Bas. — NOTE DU GOUVERNEMENT NÉERLANDAIS AU GOUVERNEMENT ALLEMAND AU SUJET DE L'INTERNEMENT D'UN SOUS-MARIN ALLEMAND ENTRÉ DANS LES EAUX TERRITORIALES DES PAYS-BAS, EN DATE DU 7 DÉCEMBRE 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 154).

Le gouvernement royal néerlandais a eu l'honneur de recevoir la Note du gouvernement impérial allemand en date du 25 novembre dernier sur l'internement du sous-marin allemand *U. C.-8*.

La première partie de cette Note contient l'exposé des faits. Cet exposé est exact, à quelques détails près qu'il est utile de mettre en lumière.

Le 4 novembre, à 5 heures du matin, on aperçut de l'île de Terschelling des signaux de détresse provenant du Nord de cette île. Le bateau de sauvetage *Brandaris* s'y rendit et trouva dans les eaux territoriales néerlandaises le sous-marin allemand *U. C.-8* qui avait donné lesdits signaux, mais s'était déjà dégagé lors de l'arrivée du *Brandaris* sur les lieux. Le capitaine du *Brandaris* demanda au commandant du sous-marin s'il désirait

(1) Par rapport à l'ordre donné de baisser pavillon, ce Mémoire soutenait qu'il serait incompatible avec le respect dû au pavillon de guerre allemand que la marine néerlandaise exerçât aucune autorité à bord d'un navire de la marine allemande tant que ce navire bat son propre pavillon de guerre. Aussi, dès que l'ordre d'interner le sous-marin eut été reçu, les autorités invitèrent le commandant à faire amener pavillon et flamme. Il se rendit à cette invitation, et le pavillon fut baissé par l'équipage avec le cérémonial d'usage. Il n'a été question d'aucune contrainte vis-à-vis du commandant.

quitter son navire. Le commandant répondit que non et demanda que le *Brandaris* lui indiquât le chemin hors des bancs de sable. Contrairement à ce qui est dit dans l'exposé du gouvernement allemand, le capitaine du *Brandaris* refusa. Toutefois, il proposa au commandant de le guider vers le port de Terschelling. Le commandant accepta cette proposition. Le *Brandaris* alors lui montra le chemin en précédant l'*U. C.-8* jusqu'à un point à partir duquel il était interdit au *Brandaris* de naviguer sans escorte militaire.

Le *Brandaris* est un bateau de sauvetage appartenant à une société privée. Il était sorti de Terschelling pour secourir un navire en détresse, dont, en sortant, on ne connaissait ni la nationalité, ni le caractère, ni l'endroit précis où il se trouvait. La tâche du *Brandaris* se bornait au sauvetage. Il lui était défendu de piloter un navire de guerre étranger à travers les eaux de Terschelling qui sont placées sous le contrôle exclusif des autorités militaires et dont l'entrée est interdite même aux navires de commerce, ainsi qu'il résulte des n°s 187/1724 du 5 août 1914, et 189/1739 du 7 août 1914 des *Berichten aan Zeevarenden*.

Le gouvernement de la Reine juge utile de présenter les observations qui précèdent, parce qu'elles démontrent que le capitaine du *Brandaris* n'a pas guidé l'*U. C.-8* à Terschelling sous prétexte de le piloter vers la pleine mer.

En même temps, elles contiennent l'explication du régime de précaution militaire auquel l'*U. C.-8* a été soumis. Le commandant de ce navire de guerre, qui a plus tard avoué qu'il ignorait les dispositions de la déclaration de neutralité du gouvernement néerlandais, dont le contenu ne lui avait jamais été communiqué par ses supérieurs, a peut-être mal interprété l'attitude des autorités militaires néerlandaises, laquelle n'était que la conséquence logique de la présence d'un navire de guerre belligérant dans les eaux d'une station maritime.

Dans son exposé, le gouvernement impérial passe sous silence quelques points de grande importance, savoir :

1° que le commandant du sous-marin s'était aperçu déjà en pleine mer que son compas électrique ne fonctionnait pas bien ;

2° que néanmoins il n'avait pas pris la précaution de rigueur dans ces parages de naviguer à la sonde, ce qui l'aurait aidé à s'orienter et à rester en dehors des eaux territoriales, et,

3° qu'il n'était pas entré dans les eaux territoriales pour y réparer une avarie.

La seconde partie de la réponse du gouvernement impérial contient une réfutation des observations exposées par le gouvernement de la Reine dans sa Note du 22 novembre dernier (1).

Le gouvernement impérial estime que l'interprétation donnée par le gouvernement néerlandais à l'article 4 de sa déclaration de neutralité n'est pas exacte. « En effet — dit-il — sans parler du fait qu'une pareille interdiction serait en tout cas inadmissible au point de vue du droit des gens pour autant qu'il s'agit d'eaux de passage pour la navigation ordinaire, l'article 4 ne s'explique d'une manière suffisamment claire que conjointement avec l'article 2 qui ne défend que le passage à travers les eaux néerlandaises qui se trouvent derrière la zone des eaux territoriales, c'est-à-dire à travers les eaux dites eaux propres, tandis que la défense ne s'étend pas au passage à travers les eaux territoriales proprement dites ».

Le gouvernement de la Reine se flatte que le gouvernement impérial, après avoir pris connaissance de ce qui suit, reconnaîtra que l'interprétation donnée par le gouvernement néerlandais à sa propre déclaration de neutralité est, au contraire, en tous points exacte.

L'article 2 de cette déclaration est une élaboration du principe général énoncé à l'article 1er. Il en cite certaines applications qu'il y avait intérêt à mettre spécialement en évidence, telles que l'interdiction du passage dans le pays de troupes et de convois de munitions ou de vivres, et du passage par les eaux intérieures de navires de guerre des belligérants. L'article 3 indique la conséquence de pareil passage de troupes ou de na-

(1) V. le texte qui précède.

vires de guerre, notamment l'internement, conséquence qui s'étend également à la contravention aux articles 4 et 7.

Les déclarations de neutralité néerlandaises, édictées antérieurement à la présente guerre, ne contenaient pas de dispositions relatives au passage de navires de guerre belligérants dans les eaux territoriales. Ce passage était donc admis, indépendamment de la disposition de l'article 2.

La condition spéciale où se trouvaient les Pays-Bas par suite de leur situation géographique à l'égard des pays belligérants détermina le gouvernement de la Reine à insérer dans la déclaration de neutralité relative à la guerre actuelle une règle interdisant absolument la présence de navires de guerre belligérants dans toute l'étendue de sa juridiction, y compris les eaux territoriales, et ce, dans le but spécial de prévenir en toute circonstance tout acte de guerre de part ou d'autre dans les dites eaux. De même, à la veille de cette guerre, un arrêté royal du 30 juillet 1914 (*J. off.*, n° 332), dont le texte fut transmis au gouvernement impérial par la légation des Pays-Bas le 31 juillet 1914, avait, dans l'intérêt de la défense du pays, interdit à tout navire de guerre *étranger* de pénétrer dans les eaux territoriales néerlandaises en Europe.

Il est vrai que par l'insertion du nouvel article 4 qui défend la présence de navires de guerre belligérants dans l'entière juridiction (rechtsgebied) des Pays-Bas, comprenant et les eaux intérieures et les eaux territoriales, le dernier membre de phrase de l'article 2 qui ne traite que du *passage* de ces navires par les *eaux intérieures* revêtit encore davantage le caractère d'une disposition qui était à la rigueur superflue. Mais il s'ensuit de ce qui précède que la règle générale de l'article 4 ne saurait être invalidée quant aux eaux territoriales — où elle a précisément pour but d'interdire la présence de ces navires — par une argumentation *a contrario* basée sur l'article 2. D'ailleurs, il est évident que ce dernier article ne se prête pas à ce genre d'interprétation ; il en résulterait autrement que le passage de convois de munitions ou de vivres est interdit s'il s'effectue par terre, mais admis s'il a lieu par les eaux intérieures.

Le Dr Hans Wehberg a très bien saisi qu'il s'agissait à l'article 4 de l'interdiction même du passage dans les eaux territoriales. Dans son récent ouvrage : *Das Seekriegsrecht*, il dit à ce propos : « Diesen Standpunkt (c'est-à-dire le point de vue que les États neutres ont le droit d'interdire aux navires de guerre des belligérants le passage dans leurs eaux territoriales) vertritt auch die niederländische Neutralitätserklärung vom August 1914, die die Durchfahrt durch die Küstengewässer untersagt ».

Du reste, la portée de la déclaration de neutralité à ce sujet se trouve clairement indiquée dans une Notice adressée par le ministère royal des affaires étrangères à la légation impériale sous la date du 7 septembre dernier, Direction Politique, n° 37.051, concernant le régime des navires de commerce armés. Le sixième alinéa de cette communication rappelle la règle de la déclaration d'après laquelle l'accès des ports, rades et eaux territoriales est interdit aux navires de guerre belligérants ainsi qu'aux navires y assimilés.

Comme il était exposé dans la Note du 22 novembre, le droit international ne s'oppose pas à l'interdiction du passage de navires de guerre belligérants dans les eaux territoriales. Dans sa réponse, le gouvernement impérial ne conteste pas entièrement cette manière de voir, mais il fait ressortir qu'en tout cas cette interdiction ne pourrait s'appliquer aux eaux de passage pour la navigation *ordinaire*. Or les eaux territoriales du Royaume en Europe ne sont, sur aucun point de leur étendue, des eaux de passage pour la navigation ordinaire ; celle-ci se poursuit au contraire en pleine mer, au delà des eaux territoriales.

A part ce qui précède, la signification attachée par le gouvernement impérial aux articles de la déclaration de neutralité dont il s'agit n'est pas exacte.

Tout d'abord, au point de vue linguistique, il est hors de doute que l'expression : « *zullen niet....... worden toegelaten* » signifie qu'en général *la présence ne sera pas permise* et non que seul le *séjour* ne sera pas toléré.

Le gouvernement impérial est d'avis que l'emploi du mot « toegelaten » suppose que le navire de guerre entre intentionnellement dans la juridiction des Pays-Bas. Il est à

remarquer toutefois que l'article n'établit qu'une défense d'entrer, sans distinguer s'il s'agit d'une entrée intentionnelle ou non. Du reste, pareille distinction qui imposerait à l'État neutre le devoir de tenir compte de motifs qu'il n'est pas en mesure de contrôler ne découle pas du droit des gens.

Le gouvernement impérial estime enfin que le n° 1 de l'article 5 était applicable au sous-marin *U. C.-8*.

Il est à noter que cette disposition, entièrement conforme au droit des gens, prévoit le cas d'une avarie nécessitant l'entrée du navire dans le « rechtsgebied » néerlandais. Or, l'entrée de l'*U. C.-8* dans les eaux néerlandaises n'était guère nécessitée par le défaut de son compas électrique. Ce défaut ne l'empêchait point de rester en dehors des eaux territoriales. Il n'y est entré que parce que le commandant avait omis de prendre les précautions nécessaires. Le fait que le commandant a demandé au capitaine du bateau de sauvetage *Brandaris* de lui montrer le chemin hors des bancs de sable « avec l'intention de continuer ensuite sa route par ses propres moyens » prouve du reste que, même après son entrée dans les eaux territoriales néerlandaises, le sous-marin n'avait aucune avarie qui ne pouvait être réparée en pleine mer.

Le gouvernement de la Reine est persuadé que le gouvernement impérial, après avoir pris connaissance de ce qui précède, se rendra compte que, s'il avait agi autrement à l'égard de l'*U. C.-8*, le gouvernement néerlandais aurait dérogé aux principes qu'il avait proclamés au début de la guerre comme déterminant sa règle de conduite en qualité d'État neutre et dont il avait, dès lors, fait part officiellement à chacun des États belligérants.

Le gouvernement néerlandais ne manquera pas de soumettre à un examen attentif les observations que le gouvernement impérial se propose de lui faire parvenir en réponse à l'exposé du chef de l'État-major de la marine néerlandaise, relatif à la manière de procéder des autorités néerlandaises vis-à-vis du sous-marin et de son équipage.

La Haye, le 7 décembre 1915.

736

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand au sujet de l'internement d'un sous-marin allemand entré dans les eaux territoriales des Pays-Bas, en date du 3 avril 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 159).

Le gouvernement impérial estime que, hormis les règles absolues du droit des gens, la déclaration néerlandaise de neutralité (1) est seule décisive en l'espèce. Il déclare ne pouvoir attacher aucune importance aux *Berichten aan Zeevarenden* du 5 et du 7 août 1914, attendu que ces « Berichten » visaient uniquement les bateaux marchands. Il constate que l'arrêté royal du 30 juillet 1914, également mentionné par le gouvernement néerlandais, ne peut davantage entrer en considération, cet arrêté ayant été remplacé par la déclaration de neutralité en ce qui concerne les navires de guerre des puissances belligérantes.

Or le gouvernement néerlandais a fait connaître dès le début que l'internement du sous-marin *U. C.-8* était basé exclusivement sur les prescriptions de la déclaration de neutralité. A aucun moment n'a-t-il fondé son devoir de procéder à cet internement sur quelque disposition en dehors de cette déclaration : il n'a cité les *Berichten aan Zeeva-*

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 284.

renden du 5 et du 7 août 1914 qu'afin de mettre en lumière qu'il était défendu au capitaine du bateau de sauvetage *Brandaris* de piloter un navire de guerre étranger à travers les eaux de Terschelling dont l'entrée, ainsi qu'il résultait de ces « Berichten », était interdite *même* aux navires de commerce.

Quant à l'arrêté royal du 30 juillet 1914, il a été cité dans le seul but de faire ressortir que déjà avant la déclaration de neutralité il était établi que le gouvernement de la Reine ne permettait pas aux navires de guerre étrangers de passer dans les eaux territoriales du Royaume. L'arrêté prescrivait un régime commun pour tous les navires de guerre étrangers. La déclaration de neutralité y substitua, pour ce qui concerne les navires de guerre des belligérants, des dispositions spéciales. Quelque doute que ces dispositions rédigées en langue néerlandaise aient pu soulever de la part du gouvernement impérial, il allait de soi que le but du régime spécial qu'elles prescrivaient n'était pas et ne pouvait être d'octroyer aux bâtiments de guerre des belligérants un traitement plus favorable qu'à ceux des puissances non belligérantes.

Le gouvernement allemand reconnaît que chaque gouvernement pour soi est le mieux à même d'interpréter les dispositions qu'il a émises. Toutefois, il est d'opinion qu'une rédaction précise s'impose en cette matière, surtout lorsque les dispositions ont pour effet ce qu'il considère être une restriction des principes généraux du droit des gens.

A l'avis du gouvernement de la Reine, ni le sens, ni la portée des dispositions de la déclaration néerlandaise de neutralité ne donnent lieu au moindre doute. Du reste, en les édictant, il n'a pas restreint un principe général du droit des gens, mais il a usé d'une faculté que ce droit admet.

Il ne saurait non plus reconnaître que l'interprétation donnée aux articles 2 et 4 de la déclaration de neutralité dans sa Note du 7 décembre diffère de celle contenue dans sa Note du 22 novembre (1). Le gouvernement de la Reine n'a pas donné à entendre que l'article 4 de la déclaration de neutralité était une amplification de l'article 2. Il a constaté que l'article 2 en entier était une élaboration du principe général énoncé à l'article 1er, et que le dernier membre de phrase de l'article 2 devenait, en outre, une amplification de l'article 4 depuis l'insertion de ce dernier article dans la déclaration de neutralité. L'article 2 fut conservé intact pour le même motif qui avait déterminé son insertion dans les déclarations de neutralité antérieures et qui se trouve indiqué dans la Note du gouvernement de la Reine du 7 décembre 1915.

Dans le présent cas, l'article 4 était seul en cause. Sa rédaction ne laisse aucun doute sur sa signification, à savoir l'interdiction absolue pour tout navire de guerre belligérant de se trouver dans le « rechtsgebied » néerlandais, c'est-à-dire d'y pénétrer, d'y passer ou d'y séjourner.

Le gouvernement impérial estime qu'il y a contradiction à interdire, d'une part, au navire de guerre d'une puissance belligérante de faire dans les eaux côtières un court séjour à cause d'une avarie survenue en haute mer et, d'autre part, à lui permettre d'entrer intentionnellement dans un port ou une rade pour y effectuer la réparation de pareille avarie.

Or le gouvernement de la Reine a déjà fait observer que la déclaration de neutralité, conformément au droit des gens, ne permet point aux navires de guerre d'une puissance belligérante d'entrer intentionnellement dans un port ou une rade pour y réparer n'importe quelle avarie, mais qu'elle lève l'interdiction d'entrer uniquement quand il s'agit d'une avarie nécessitant l'entrée du navire dans le « rechtsgebied ». Lorsqu'il n'est pas question de pareille avarie, la déclaration de neutralité n'admet ni la présence dans les eaux territoriales, ni l'entrée dans les ports et rades.

Dans ces circonstances, le gouvernement allemand voudra bien se rendre compte que le gouvernement néerlandais, dans sa ferme résolution de se conformer aux règles de droit telles qu'il se les est imposées dès le début de la guerre, ne pourrait accéder au désir du gouvernement impérial de mettre en liberté le sous-marin *U. C.-8* et son équipage.

3 avril 1916.

(1) V. ci-dessus, p. 86 et 87.

737

Pays-Bas. — Note verbale du gouvernement néerlandais au gouvernement allemand au sujet du droit d'examen auquel doivent être soumis les navires de commerce et les bateaux de pêche belligérants rencontrés dans les eaux territoriales néerlandaises, en date du 10 mars 1915 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 167).

Le 20 décembre dernier, un garde-côte de la marine royale trouva dans les eaux territoriales néerlandaises le bateau de pêche allemand *Senator Ostwald* (H. C. 6). Il l'amena dans le port d'Ijmuiden parce qu'un examen suffisant du navire ne pouvait pas avoir lieu sur mer.

D'après une communication verbale de la légation impériale d'Allemagne en date du 26 janvier dernier, le ministère des affaires étrangères à Berlin estime que la procédure d'amener le *Senator Ostwald* dans un port néerlandais n'est pas conforme au droit international.

Le gouvernement de la Reine ne saurait partager cette opinion.

Le droit international impose à un gouvernement neutre le devoir d'empêcher que ses eaux territoriales soient utilisées par une partie belligérante comme base d'opérations navales.

Eu égard à cette prescription, le gouvernement de la Reine a établi un contrôle rigoureux pour prévenir que les eaux territoriales néerlandaises servent de base d'opérations aux navires de guerre ou navires porte-mines d'une partie belligérante. En vue de pouvoir exercer ce contrôle d'une façon efficace, le gouvernement de la Reine doit se réserver le droit de soumettre à un examen les navires rencontrés dans les eaux territoriales et, si l'examen ne peut s'effectuer sur mer, de les conduire à cette fin dans un port néerlandais. Aucune règle de droit international ne s'oppose à cette mesure, qui n'est qu'un acte de souveraineté nécessaire au maintien de la neutralité dans les eaux territoriales du Royaume.

La Haye, le 10 mars 1915.

738

Pays-Bas. — Note verbale du gouvernement néerlandais au gouvernement belge au sujet de la station radio-télégraphique belge de Baarle-Duc, en date du 6 juin 1916 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 170).

Au mois d'octobre 1915, le gouvernement belge a installé une station radio-télégraphique dans une partie du territoire belge (commune de Baarle-Duc) enclavée dans le territoire néerlandais.

La deuxième Conférence de la Haye a reconnu l'importance de pareille station au point de vue militaire. Elle en a interdit dans les conventions V et XIII l'installation, par un belligérant, en territoire neutre. L'article 5 de cette dernière convention précise

que l'endroit où se trouve une station radio-télégraphique exploitée par un belligérant revêt par là même le caractère d'une base d'opérations militaires.

Par l'installation de la station radio-télégraphique, l'enclave de Baarle-Duc est donc devenue une base d'opérations du gouvernement belge.

Dans l'opinion du gouvernement néerlandais, le maintien d'une stricte neutralité l'oblige à veiller à ce que le territoire néerlandais ne serve en aucune manière à favoriser l'utilisation d'une base d'opérations de l'une des parties belligérantes que le territoire néerlandais protège de tous côtés contre une agression de la partie adverse.

Par conséquent, il lui incombe d'empêcher l'envoi à cette base d'opérations de tout ce qui peut être utile à la station radio-télégraphique.

Conformément à ce qui précède, le gouvernement néerlandais, à son regret, ne se voit pas à même de consentir à ce que les douze caisses de pétrole adressées au bourgmestre de Baarle-Duc, et qui se trouvent à la gare de Baarle-Nassau (frontière), soient remises au destinataire.

La Haye, le 6 juin 1916.

739

Pays-Bas. — Note du gouvernement néerlandais au ministre britannique a la Haye, concernant le transport des malades et des blessés d'Anvers a destination de la Grande-Bretagne par l'Escaut, en date du 5 octobre 1914 (*Recueil du ministère des affaires étrangères néerlandais par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens*, p. 173).

La Haye, le 5 octobre 1914.

Monsieur le ministre.

Par son office du 1er courant, Votre Excellence a bien voulu me demander si le gouvernement de la Reine serait disposé à autoriser le passage par l'Escaut d'un bâtiment hospitalier sous pavillon britannique, qui se rendrait à Anvers pour y prendre à bord des blessés et malades en vue de leur évacuation du théâtre de la guerre. Elle y a ajouté l'assurance que le bâtiment en question serait envoyé pour le compte de particuliers et qu'il ne transporterait ni personnel, ni matériel de guerre.

Le ministre de Belgique m'a fait savoir que son gouvernement s'associe pleinement à la demande précitée.

Je suis heureux de pouvoir porter à la connaissance de Votre Excellence que le gouvernement de la Reine, dans un but d'humanité, accorde l'autorisation dont il s'agit, sous les conditions prévues à l'article 14 de la convention de la Haye concernant les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre. Si le navire en question ne transporte pas des blessés et malades appartenant à la partie adverse, le gouvernement de la Reine désirerait en recevoir l'assurance de la part du gouvernement britannique. Par contre, au cas où des blessés et malades, appartenant à la partie adverse, seraient transportés à bord dudit navire, le gouvernement de la Reine attacherait du prix à en être informé, soit d'avance, soit au moyen d'une liste desdites personnes se trouvant à bord, pour qu'il puisse prendre à leur égard les mesures prescrites par le deuxième alinéa de l'article 14 précité.

Afin de pouvoir donner les ordres nécessaires, je me permets de recourir à l'obligeant intermédiaire de Votre Excellence en la priant de bien vouloir me faire connaître le nom du bâtiment hospitalier en question, ainsi que le moment où il peut être attendu sur le territoire néerlandais à l'aller comme au retour.

Veuillez, etc...

J. Loudon.

740

Italie. — Décret du 3 juin 1915 relatif aux principes du droit maritime en temps de guerre adoptés par l'Italie dans le présent conflit international (*Gazzetta ufficiale* du 15 juin 1915, nº 150).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité qui nous a été déléguée ;

Vu le code pour la marine marchande du Royaume d'Italie (partie I, titre IV) ;

Vu la déclaration relative au droit de la guerre maritime signée à Londres le 26 février 1909, non encore ratifiée par le Royaume d'Italie ;

Vu le présent état de guerre ;

En vertu des pouvoirs extraordinaires conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, nº 671 ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères, des colonies, de la grâce et de la justice et des cultes ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Pendant l'actuel état de guerre, seront adoptées et mises en vigueur par le gouvernement royal les dispositions de la déclaration signée à Londres le 26 février 1909, à l'exception des articles 22, 24 et 28, en tenant compte des modifications contenues dans les articles suivants :

Art. 2. — Le navire neutre qui, d'après les papiers de bord, est destiné à un port neutre, mais qui se dirige à un port ennemi malgré la destination marquée dans les papiers de bord, est sujet à capture et confiscation, s'il est arrêté avant la fin de son voyage de retour.

Art. 3. — La destination indiquée dans l'article 33 de la déclaration de Londres sera considérée comme réelle (en tenant compte des présomptions prévues par l'art. 34) si les marchandises sont consignées à un agent d'un État ennemi ou pour compte d'un agent de l'État ennemi.

Art. 4. — Malgré les dispositions de l'article 35 de la déclaration de Londres, la contrebande conditionnelle sera sujette à capture à bord d'un navire se rendant à un port neutre, si les papiers de bord ne mentionnent pas le consignataire de ces marchandises, ou s'ils démontrent que ce consignataire se trouve en territoire ennemi ou occupé par l'ennemi.

Art. 5. — Dans les cas indiqués à l'article 4 précédent, il est à la charge des propriétaires des marchandises de démontrer que la destination de ces dernières était innocente.

Art. 6. — S'il est à la connaissance du gouvernement royal qu'un gouvernement ennemi approvisionne ses forces armées par l'entremise ou à travers le territoire d'un pays neutre, les ministres des affaires étrangères et de la marine pourront décider, après s'être mis d'accord, que l'article 35 de la déclaration de Londres ne sera pas appliqué pour ce qui concerne les navires qui se dirigent à l'un des ports de ce pays.

Cette disposition sera publiée dans la *Gazzetta ufficiale* et restera en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit abrogée par une nouvelle décision analogue.

Pendant tout le temps où cette disposition restera en vigueur, tout navire transportant de la contrebande de guerre conditionnelle vers un port d'un tel pays sera sujet à capture.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, sera inséré dans le *Recueil officiel* des lois et décrets du Royaume d'Italie, requérant tous ceux qu'il intéresse de l'observer et de faire qu'il soit observé.

Fait à Rome, le 3 juin 1915.

Thomas de Savoie.

741

Etats-Unis d'Amérique. — Note du gouvernement des États-Unis d'Amérique en réponse au Memorandum de la France et de la Grande-Bretagne du 15 février 1916, concernant la correspondance postale sur mer, en date du 24 mai 1916.

Washington, 24 mai 1916.

J'ai l'honneur d'accuser réception de la Note de Votre Excellence du 3 avril dernier, transmettant un Memorandum daté du 15 février 1916 (1) et communiqué en substance à l'ambassadeur américain à Londres le 28 février, dans lequel sont établies les prétentions des gouvernements britannique et français en ce qui concerne le droit d'arrêter et d'examiner les paquets et lettres mis en route par mer entre les États-Unis et l'Europe.

Après une discussion sur l'emploi des courriers postaux pour la transmission de paquets et sur les restrictions à mettre à « l'inviolabilité des courriers postaux », le Memorandum conjoint du 15 février se termine par les assertions suivantes :

1° Que, au point de vue de leur droit de visite, et éventuellement d'arrêt et de saisie, les marchandises expédiées sous forme de colis postaux n'ont pas été et ne seront pas traitées autrement que les marchandises expédiées sous toute autre forme ;

2° Que l'inviolabilité des correspondances postales, stipulée par la convention XI de la Haye de 1907, ne porte nullement atteinte au droit des gouvernements alliés de visiter et, s'il y a lieu, d'arrêter et saisir les marchandises qui sont dissimulées dans les plis, enveloppes ou lettres contenus dans les sacs postaux ;

3° Que, fidèles à leurs engagements et respectueux de la « correspondance » véritable, les gouvernements alliés continueront pour le moment à s'abstenir sur mer de saisir et confisquer ces correspondances, lettres ou dépêches, et qu'ils en assureront la transmission, la plus rapide possible, dès que la sincérité de leur caractère est reconnue ».

En réponse, le gouvernement des États-Unis désire déclarer qu'il ne considère pas que la convention de l'Union postale de 1906 s'applique nécessairement aux ingérences des gouvernements britannique et français dans le transport par mer des courriers postaux, ingérences dont se plaint le gouvernement des États-Unis. De plus, les puissances alliées semblent avoir perdu de vue que le gouvernement des États-Unis admet que les colis postaux peuvent être traités comme une marchandise sujette à l'exercice des droits des belligérants tels qu'ils sont reconnus par le droit international. Mais le gouvernement des États-Unis n'admet pas que ces colis soient soumis à l' « exercice des droits de contrôle, de visite et de saisie éventuelle qui appartiennent aux belligérants en ce qui concerne *toutes cargaisons* en haute mer », comme il est déclaré dans la Note conjointe dont nous accusons réception.

On note avec satisfaction que les gouvernements britannique et français ne prétendent pas — et, à juste titre, dans l'opinion du gouvernement des États-Unis — que leurs soi-disant mesures de « blocus » soient des raisons suffisantes pour baser un droit d'ingérence sur toutes catégories de correspondance postale en transit à destination ou en provenance des puissances centrales. Au contraire, leur thèse paraît être que, tandis que la « correspondance véritable » est « inviolable » d'après les stipulations conventionnelles, les articles postaux des autres catégories sont susceptibles de détention et d'examen. Alors que le gouvernement des États-Unis admet que la « véritable correspondance » postale est inviolable, il ne saurait admettre que les belligérants puissent visiter d'autres envois postaux expédiés par mer par des particuliers dans un autre but que de découvrir si ces envois renferment des articles de propriété ennemie transportés par des navires belligérants ou des articles de contrebande transmis sous pli cacheté

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 166.

comme lettre, les belligérants pouvant d'ailleurs intercepter sur mer tous envois postaux provenant ou à destination des ports des côtes ennemies effectivement bloquées. Les gouvernements des États-Unis, de la Grande-Bretagne et de la France, toutefois, semblent être d'accord en substance sur le principe. C'est la méthode d'application du principe qui est la principale cause de la dissidence qui existe entre eux.

Malgré les assurances données qu'ils considèrent la « correspondance véritable » comme « inviolable » et que « fidèles à leurs engagements » ils s'abstiendront « sur les hautes mers » de saisir et de confisquer une telle correspondance, les gouvernements alliés continuent à priver les gouvernements neutres des bénéfices de ces assurances, en opérant dans un port, au lieu de le faire en mer, des saisies et des confiscations d'envois postaux à bord de navires. Ils obligent des navires neutres sans juste cause à entrer dans leurs propres ports ou bien ils amènent les lignes de navigation, par certains moyens de pression, à envoyer leurs courriers par la voie des ports britanniques, ou bien ils retiennent tous les navires faisant simplement escale dans les ports britanniques, acquérant ainsi par la force ou par des moyens injustifiables une juridiction illégale. En agissant en conséquence de cette juridiction acquise par contrainte, les autorités enlèvent tous envois postaux, correspondance véritable aussi bien que colis postaux, et les transportent à Londres où chaque objet, même s'il est d'origine et de destination neutres, est ouvert et examiné d'une manière critique pour déterminer la « sincérité de son caractère » conformément à l'interprétation donnée à ces termes mal définis par les censeurs britanniques et français. Finalement, et fréquemment avec un retard irréparable, ce qui n'est pas retenu avec cette expurgation est transmis à sa destination. Des navires sont arrêtés soit *en route* pour les États-Unis ou en provenant, soit à destination ou en provenance d'autres pays neutres, et des courriers postaux sont retenus et retardés pendant plusieurs jours, dans quelques cas pendant des semaines et aussi pendant des mois, même si leur route vers des ports du Nord de l'Europe ne doit pas passer par des ports britanniques. Telle est la procédure qui a été pratiquée depuis la déclaration du 15 février 1916. Jusqu'à un certain point la même pratique avait été suivie avant cette date, ce qui avait donné lieu à une protestation du gouvernement des États-Unis du 4 janvier 1916 (1).

(1) Voici le texte de cette protestation des États-Unis d'Amérique du 4 janvier 1916 :

PROTESTATION DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN ADRESSÉE A L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS EN ANGLETERRE AU SUJET DES INTERVENTIONS DES BELLIGÉRANTS DANS LES COURRIERS POSTAUX, EN DATE DU 4 JANVIER 1916.

Département d'Etat. — Washington, 4 janvier 1916.

Le Département est avisé que des autorités douanières britanniques ont enlevé du vapeur danois *Oscar Second* 734 sacs de colis postaux en route des États-Unis pour la Norvège, la Suède et le Danemark ; que des autorités de port britannique ont enlevé du vapeur suédois *Stockho lm* 58 sacs de colis postaux en route de Gothenburg (Suède) pour New-York ; que 5.000 colis de marchandises, propriété américaine, ont été saisis par des autorités britanniques sur le vapeur danois *United States* à son dernier voyage aux Etats-Unis ; que des autorités douanières à Kirkwall, le 18 décembre, ont saisi 597 sacs de colis potaux à bord du vapeur *Frederich VIII*, embarqués pour la Norvège, la Suède et le Danemark. D'autres cas semblables pourraient être mentionnés, comme celui du vapeur *Heligolaw*. Le Département incline à regarder les colis postaux comme sujets au même traitement que des articles envoyés comme courrier ou comme chargement en ce qui concerne la visite, la saisie et la condamnation par les belligérants. D'un autre côté, les colis postaux ont droit aux exemptions usuelles du commerce neutre, et à eux s'appliquent les protestations du gouvernement des États-Unis au sujet de ce qui constitue une saisie illégale de navires pour une visite dans un port, au sujet de l'illégalité du prétendu blocus établi par la Grande-Bretagne, au sujet de l'attribution peu convenable de juridiction sur des navires et des cargaisons se rapportant à un commerce se servant du service des colis postaux pour le transport de denrées. Veuillez, je vous prie, soumettre avec fermeté cette question des colis postaux à l'attention du gouvernement britannique.

Le Département est de plus informé que le 23 décembre des courriers entiers, y compris des courriers cachetés et vraisemblablement les sacs diplomatiques et consulaires américains, des Etats-Unis en Hollande, ont été enlevés par les autorités britanniques du vapeur hollandais *Nieuw Amsterdam* ; que le 20 décembre le vaisseau hollandais *Noorder Dijke* a été dépouillé aux Downs du courrier américain des États-Unis à Rotterdam ; et

Mais à cette protestation le Memorandum dont nous accusons réception ne fait pas allusion, et il n'en tient aucun compte.

Le gouvernement des Etats-Unis doit de nouveau insister avec force sur ce point que les gouvernements britannique et français n'ont aucun droit de juridiction régulier sur des navires pour les obliger ou les amener à toucher dans leurs ports afin d'y procéder à la saisie des courriers postaux existant à bord, ou qu'ils n'ont pas des droits de belligérants plus étendus que ceux qu'ils pourraient exercer en haute mer : en effet, dans l'opinion des Etats-Unis, il n'y a pas de distinction légale entre la saisie des courriers postaux sur mer, qui est annoncée comme abandonnée, et leur saisie sur des navires se trouvant volontairement ou non dans un port.

La pratique britannique et française revient à limiter, d'une manière injustifiable, l'usage par les neutres des grandes voies de communications mondiales pour la transmission de la correspondance. La pratique actuellement suivie par les puissances alliées peut être considérée comme justifiant cette conclusion, à savoir que la déclaration du 15 février a simplement donné avis qu'une pratique illégale a été abandonnée pour faire place au développement d'une autre pratique d'un caractère encore plus dommageable et vexatoire.

La pratique actuelle méconnaît non seulement l'esprit de la déclaration du 15 février, mais la règle de la convention de la Haye sur laquelle on admet qu'elle est basée. En dehors de cela, elle constitue une violation de la pratique antérieure des nations, que la Grande-Bretagne et ses alliés ont dans le passé aidé à établir et à maintenir, malgré la déclaration du Memorandum « que jusqu'en 1907 les lettres et dépêches étaient elles-mêmes sujettes à saisie et confiscation ».

Pendant la guerre entre les Etats-Unis et le Mexique, les forces des Etats-Unis ont permis à des vapeurs britanniques d'entrer dans le port de Vera-Cruz et d'en sortir sans que fussent inquiétés les courriers postaux destinés à des endroits dans l'intérieur des terres. Durant la guerre civile américaine, lord Russel tenta d'amener les Etats-Unis à accorder que « les courriers postaux de Sa Majesté à bord d'un navire privé fussent exempts de visite ou de détention ». Cette exemption des courriers postaux a été réclamée avec insistance en octobre 1862 dans l'affaire des courriers postaux britanniques à bord de l'*Adela*. Le 31 octobre, le secrétaire Seward annonça que « les courriers postaux

que ces courriers sont encore aujourd'hui retenus par les autorités britanniques. D'autres cas semblables pourraient être mentionnés, comme ceux des vapeurs *Rotterdam* et *Noordam*. Le Département ne peut pas admettre le droit des autorités britanniques de saisir des navires neutres voyageant directement entre des ports américains et des ports neutres d'Europe sans toucher à des ports britanniques, de les conduire dans un port et, pendant qu'ils y sont, d'enlever ou de conserver les courriers chargés par eux. La pratique moderne reconnaît généralement que les courriers ne doivent pas être censurés, confisqués ou détruits sur la haute mer, même quand ils sont transportés par des navires postaux belligérants. Atteindre la même fin en amenant les navires postaux sous la juridiction britannique dans un but de recherches et en les soumettant ensuite à des règlements locaux autorisant une censure des courriers, cela ne peut pas être justifié par la raison d'une juridiction nationale. Dans les cas où des navires postaux neutres touchent simplement à des ports britanniques, le Département croit que les autorités britanniques n'ont pas un droit international d'enlever les courriers scellés ou de les soumettre à censure à bord du navire. Des courriers sur de pareils navires ne tombent jamais légitimement sous la garde du service postal britannique et ce service est entièrement sans responsabilité pour leur transit ou leur sûreté.

Comme résultat de l'action britannique, une sensation très grande s'est manifestée dans ce pays, à cause de la perte de lettres importantes, de mandats de poste et de traites, et des banques étrangères ont refusé de payer des traites américaines parce qu'il n'est nullement certain que ces traites voyageront en sécurité dans les courriers. La détention du courrier diplomatique et consulaire a constitué en outre une circonstance aggravante dans une pratique qui est généralement regardée dans ce pays comme fâcheusement inquisitoriale et n'apportant aucun avantage militaire à la Grande-Bretagne. La question doit être immédiatement portée devant le gouvernement britannique par une protestation formelle et énergique, et il convient d'insister pour une interruption de ces interventions injustifiables vis-à-vis de courriers inviolables. On doit faire sentir à sir Edward Grey la nécessité d'une prompte action à cet égard.

LANSING.

publics de toute puissance amie ou neutre, dûment déclarés ou authentifiés comme tels, ne seraient ni visités ni ouverts, mais seraient mis en route aussi rapidement que possible vers leur destination ». Conformément à cette déclaration, le gouvernement des Etats-Unis, dans l'affaire du navire britannique *Peterhoff*, qui fut saisi avec son courrier postal malgré la protestation du gouvernement de Sa Majesté, fit suivre ce courrier à sa destination sans l'ouvrir. La même règle a été suivie par la France, comme j'en suis avisé, dans la guerre franco-prussienne de 1870 ; par les États-Unis dans la guerre hispano-américaine de 1898 ; par la Grande-Bretagne dans la guerre de l'Afrique du Sud à propos de l'affaire des vapeurs allemands *Bundesrath* et *General* ; par le Japon et fermement par la Russie dans la guerre russo-japonaise de 1904. Et même dans la guerre actuelle, comme le Memorandum de la Grande-Bretagne et de la France le déclare, leur ennemi, l'Allemagne, a renoncé à la pratique de l'ingérence dans les courriers postaux neutres, même à bord de vapeurs belligérants. Ce dernier point est illustré par le cas du vapeur français *Floride*, capturé par le croiseur auxiliaire *Prinz Eitel Friedrich*, cas cité par les gouvernements britannique et français à l'appui de leur argumentation au sujet des colis postaux. Dans ce cas le courrier des lettres de la *Floride*, consistant en 144 sacs, fut acheminé à sa destination par le commandant du croiseur dès que la première occasion se présenta à l'arrivée aux Etats-Unis. Il semblerait donc qu'il est établi d'une manière concluante que les ingérences dans les courriers postaux, dont se plaint justement le gouvernement des États-Unis, sont mal fondées en principe aussi bien qu'en pratique.

Les méthodes arbitraires employées par les gouvernements britannique et français ont abouti aux plus désastreux résultats pour les citoyens des États-Unis. Des papiers importants dont on ne pourra jamais établir le double ou dont le double ne pourra être établi qu'avec une grande difficulté, tels que des brevets pris aux États-Unis pour des inventions, des documents rares, des papiers d'une nature légale concernant des règlements de biens, des pouvoirs d' « attorney », des réclamations en matière d'assurance sur l'incendie, des états de revenus et d'autres pièces analogues, ont été perdus. Des retards dans la réception de documents maritimes ont causé des pertes et des inconvénients considérables, en empêchant la prompte livraison des marchandises. Dans le cas de la « MacNiff Horticultural Company », de New-York, des expéditions considérables de plantes et de bulbes, faites de Hollande, ont été, m'informe-t-on, jetées sur les quais, parce que la possession de ces articles ne put être obtenue en l'absence de documents relatifs aux expéditions qui avaient été saisies à bord du *Nieuw Amsterdam*, du *Noorder Dijk* et du *Rotterdam*. Des occasions d'affaires sont perdues à défaut d'une prompte transmission des offres, spécifications et contrats. La « Standard Underground Cable Company », de Pittsburgh, par exemple, avait envoyé par la poste une soumission et des spécifications pour certains projets d'installations électriques qui devaient être établies à Christiania ; après plusieurs semaines d'attente les papiers ne sont pas arrivés. La Compagnie américaine fut alors avisée que les offres ne pouvaient pas demeurer ouvertes plus longtemps, et le contrat fut adjugé à un concurrent britannique. Des chèques, des traites, des mandats, des titres et autres valeurs similaires sont perdus ou détenus pendant des semaines et des mois. Des correspondances d'affaires relatives à un commerce légitime et de bonne foi entre des pays neutres, des correspondances d'un caractère personnel et aussi certaines correspondances officielles, comme des bordereaux de mandats postaux et d'autres documents envoyés par les services du gouvernement, sont détenus, perdus, ou peut-être détruits. Par exemple, le Postmaster General m'informe que certains bordereaux d'envois de mandats internationaux expédiés des États-Unis en Allemagne, en Grèce et dans d'autres pays, et d'Allemagne aux États-Unis, expédiés par poste, ne sont pas parvenus à destination, bien que l'expédition ait été faite il y a plusieurs mois. Il a été nécessaire de faire établir des doubles de certains de ces bordereaux et de les réexpédier par le vapeur *Frederick VIII* : ce navire a quitté New-York le 19 avril et tous ses envois postaux destinés à l'Allemagne ont été enlevés et retenus sous la juridiction britannique. Comme autre exemple du retard et des pertes qui s'en sont suivies en raison de la

pratique britannique, le Postmaster General m'a envoyé aussi copie d'une lettre de l'administration postale britannique reconnaissant que les courriers postaux ont été saisis à bord du vapeur *Medan* dans les eaux des Downs le 30 janvier dernier et n'ont pas été réexpédiés avant une date comprise « entre le 2 février et le 2 mars », et que 182 sacs de ces courriers « ont été perdus pendant la transmission en Hollande le 26 février, à bord du vapeur néerlandais *Mecklenburg* ». Le vapeur *Medan* arriva sain et sauf à Rotterdam un jour ou deux après qu'il avait quitté les Downs. De nombreuses plaintes semblables aux précédentes ont été reçues par le gouvernement des États-Unis ; les détails de ces plaintes pourraient être indiqués, mais je crois que j'ai cité des faits en nombre suffisant pour montrer le caractère sans précédent et vexatoire de l'ingérence dans les courriers postaux que persistent à exercer les autorités britanniques et françaises. Non seulement les intérêts commerciaux américains se trouvent lésés, mais des droits de propriété sont violés et les règles du droit des gens et de la coutume internationale sont notoirement méconnues. Je ne puis ajouter que ceci : la persistance du tort qui est fait a entraîné de telles pertes pour les citoyens américains et a engagé pour leur réparation à ce point la responsabilité des États-Unis que le gouvernement américain sera obligé dans un avenir prochain de signaler avec insistance à l'attention du gouvernement de Sa Majesté et à celle du gouvernement de la République française des demandes de dédommagements complets.

Le principe étant posé avec évidence et la pratique actuelle des gouvernements de Grande-Bretagne et de France étant clairement en contradiction avec ce principe, je vais établir plus en détail la position du gouvernement des États-Unis en ce qui concerne le traitement de certaines catégories de correspondance cachetée du point de vue d'une stricte application du principe sur lequel nos gouvernements paraissent être en général d'accord.

Le gouvernement des États-Unis est porté à penser que la catégorie des courriers postaux qui comprend des actions, des obligations, des coupons et autres valeurs, doit être regardée comme de même nature qu'une marchandise ou toute autre espèce de propriété, et qu'elle doit être soumise au même exercice des droits de belligérants. On considère que les mandats de payements, les chèques, les traites, les billets et les autres effets négociables, pouvant passer comme l'équivalent de la monnaie, doivent être également classés comme marchandises. Les correspondances comprenant les documents maritimes, les listes de mandats de payement et les autres papiers de ce genre, même lorsqu'ils ont trait à des « envois ennemis » ou à des « exportations ennemies », à moins d'être transportées à bord du même navire que la propriété ci-dessus mentionnée, doivent, dans l'opinion du gouvernement des États-Unis, être considérées comme une « véritable correspondance » et avoir droit à un passage qui ne sera aucunement inquiété.

Le gouvernement des États-Unis, à raison des méthodes irrégulières employées par les autorités britanniques et françaises dans les interruptions apportées aux courriers postaux entre les États-Unis et d'autres pays neutres et entre les États-Unis et les ennemis de la Grande-Bretagne, ne peut pas tolérer plus longtemps les torts dont les citoyens des États-Unis ont souffert et continuent à souffrir par ces méthodes. Se soumettre à une pratique arbitraire de cette sorte serait ouvrir la porte à des violations répétées du droit international par les puissances belligérantes sous le prétexte d'une nécessité militaire dont le contrevenant serait le seul juge. Une nation neutre ne peut manifestement permettre que ses droits sur les hautes mers soient déterminés par les belligérants ou que l'exercice de ces droits soit autorisé ou refusé arbitrairement par le gouvernement d'une nation en état de guerre. Les droits des neutres sont aussi sacrés que ceux des belligérants, et doivent être aussi strictement respectés.

Le gouvernement des États-Unis, confiant dans le respect du droit international et des droits des neutres que les gouvernements britannique et français ont si souvent proclamé et dont ils ont vigoureusement dénoncé le mépris par leurs ennemis dans la présente guerre, s'attend à voir cesser la pratique actuelle des autorités britanniques et françaises en ce qui touche le traitement des envois postaux en provenance ou à destination des

États-Unis et à voir l'exercice des droits des belligérants se conformer au principe qui gouverne la traversée des articles postaux et à la pratique reconnue des nations. C'est seulement un changement radical dans le système actuellement suivi par la Grande-Bretagne et la France, changement rétablissant pleinement les droits des États-Unis comme puissance neutre, qui donnera satisfaction au gouvernement américain.

J'ai, etc... ROBERT LANSING.

742

Grande-Bretagne. — MEMORANDUM DU GOUVERNEMENT BRITANNIQUE AU SUJET DE LA NOTE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, DU 24 MAI 1916, CONCERNANT LA CORRESPONDANCE POSTALE SUR MER, REMIS LE 20 JUILLET 1916 A L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE A LONDRES ET PUBLIÉ LE 24 JUILLET 1916.

Foreign Office, 20 juillet 1916.

Excellence,

Le 24 mai le secrétaire d'Etat a transmis aux ambassadeurs britannique et français à Washington une Note au sujet de l'examen de courriers postaux sur les navires neutres par les gouvernements alliés (1). J'ai maintenant l'honneur de transmettre à Votre Excellence pour l'instruction du gouvernement des États-Unis un Memorandum relatif à certaines allégations particulières indiquées dans le paragraphe 8 de cette Note.

Comme il est mentionné dans le Memorandum annexé, cette communication ne doit pas être regardée comme une réplique aux divers arguments mis en avant par le gouvernement des États-Unis. Ceux-ci font en ce moment l'objet d'une soigneuse consultation des divers gouvernements alliés. La présente communication prétend simplement s'occuper de certaines déclarations faites au sujet de la censure exercée par le gouvernement de Sa Majesté. A moins que Votre Excellence n'ait quelque objection, je propose de publier ce Memorandum le 24 juillet.

J'ai l'honneur d'être avec la plus haute considération l'obéissant serviteur de Votre Excellence.

Pour sir EDWARD GREY,
Signé : EYRE CROWE.

A Son Excellence M. W. Page.

MEMORANDUM.

La réponse des gouvernements alliés à la Note adressée par le secrétaire d'État des États-Unis à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington le 24 mai, concernant l'examen de courriers postaux sur des navires neutres, sera communiquée au gouvernement des États-Unis aussitôt que les arguments contenus dans cette Note auront été complètement examinés d'accord par les gouvernements alliés. Mais, comme cette Note fait allusion dans un paragraphe 8 à certains cas particuliers relatifs au travail d'examen de la censure britannique, le gouvernement de Sa Majesté désire traiter de ce cas tout d'abord et en détail. Dans ce paragraphe, allusion est faite à un grand nombre de plaintes au sujet desquelles aucuns détails ne sont donnés. Quatre cas seulement parmi ces plaintes sont cités, et ils sont indiqués de telle manière que, en l'absence de quelques-uns des détails nécessaires que le gouvernement de Sa Majesté a demandés à plusieurs reprises afin de constater et de suivre les événements ayant motivé des plaintes, il est difficile de les identifier. Toutefois les faits suivants ont été déterminés en ce qui concerne ces cas :

MacNiff Horticultural Company, New-York. — Il est établi que les documents mariti-

(1) V. ci-dessus, p. 95.

mes relatifs aux marchandises périssables pour cette maison ont été enlevés du *Nieuw Amsterdam*, du *Noorder Dijk* et du *Rotterdam*. Les courriers postaux sur ces trois navires ont été respectivement enlevés pour examen les 10, 17 et 25 février. Les courriers du *Nieuw Amsterdam* ont été réexpédiés partie par le *Cedric* le 17 février et partie par le *Lapland* le 25 février. Ceux du *Noorder Dijk* ont été expédiés par le *Lapland* le 25 février. Ceux du *Rotterdam* ont été expédiés, partie par le *Cameronia* qui a mis à la voile le 4 mars et partie par le *Cedric* qui a mis à la voile le 8 du même mois. Ce n'est que le 22 mars que fut reçue une Note de l'ambassadeur des États-Unis, contenant copie d'une lettre de la MacNiff Horticultural Company et disant que la Compagnie prévoyait que des difficultés avaient été apportées à ses expéditions dont la première devait être arrivée environ au début de mars. La possibilité d'empêcher de telles pertes pour les neutres a été prise en considération par le gouvernement de Sa Majesté dès le reçu de la Note de l'ambassadeur, et le 14 avril une réponse fut envoyée à Son Excellence offrant de placer un bureau de censeurs aux ports de visite pour examiner à part les sacs postaux étiquetés « Documents maritimes » et de réexpéditier ces documents par le même navire, sans le décharger, avec le reste du courrier. On voit donc que, lorsque des plaintes précises comme celle-ci ont été élevées, on a pris immédiatement les mesures nécessaires pour prévenir tout dommage aux intérêts neutres. La perte qui a frappé la MacNiff Horticultural Company, perte que le gouvernement de Sa Majesté regrette beaucoup, est due à ce qu'une plainte précise n'est pas parvenue à temps au gouvernement de Sa Majesté pour lui permettre d'appliquer le nouveau système aux expéditions de cette maison.

The Standard Underground Cable Company, Pittsburgh. — Le gouvernement des États-Unis semble insinuer que le retard dans la correspondance de cette Compagnie pour Christiania est directement lié au fait qu'un concurrent britannique a obtenu un contrat pour lequel la Compagnie avait soumissionné. Le gouvernement de Sa Majesté est surpris qu'une telle insinuation puisse être faite. Il en est d'autant plus surpris que la plainte émanant de la Standard Underground Cable Company ne paraît pas avoir été examinée convenablement. Les contrats auxquels il est fait allusion sont suivant toute vraisemblance les contrats passés récemment par la Christiania municipal Electricity Work. Sur sept contrats conclus par cette entreprise et dont le gouvernement de Sa Majesté a connaissance, cinq ont été concédés à des entreprises américaines et deux seulement à des maisons britanniques, et, en dépit de la nature particulièrement dangereuse des objets consignés (qui étaient du cuivre) pour la Scandinavie, en présence des tentatives allemandes de se procurer ces articles par l'intermédiaire des pays contigus, le gouvernement de Sa Majesté a abandonné sa méthode habituelle pour prendre toutes les décisions possibles en vue de faciliter l'envoi en Norvège par les États-Unis des marchandises nécessaires pour l'application des contrats américains, y compris 205.000 kilogrammes de câbles de cuivre électrolytique, 12.000 kilogrammes de tubes de cuivre et 10.800 kilogrammes de feuilles et de lingots de cuivre. Des deux commandes passées à des maisons britanniques, une seule, peu importante, le fut le 2 février 1916, l'autre plus considérable le 8 avril 1916. Dans ce dernier cas, la demande de soumission fut faite le 14 février alors que le dernier délai pour soumissionner se terminait à midi le 30 mars. L'entreprise britannique soumissionna le 17 mars. Comme la première correspondance directe en sacs cachetés des États-Unis pour la Scandinavie par navires passant au Nord de l'Ecosse, qui ait été retenue pour examen par la censure britannique, était celle transportée sur le *Hellig Clay*, lequel s'arrêta à Kirkwall le 28 mars, on comprend difficilement l'assertion des États-Unis quand ils prétendent que c'est à cause de la retenue par la censure britannique de la soumission de la Standard Underground Cable Company que le contrat a été après des semaines d'attente adjugé à un concurrent britannique. En l'absence de détails complémentaires, on ne peut que conclure que la soumission de la Compagnie américaine n'est jamais parvenue aux mains de la censure britannique ou qu'elle avait trait à un contrat qui n'a pas été adjugé à une maison britannique.

Bordereaux de mandats. — Cette réclamation doit être réservée pour être examinée

dans la réponse finale des gouvernements alliés, étant donné qu'elle comporte des questions de principe sur lesquelles ces gouvernements sont en train de se consulter.

Correspondances du Medan. — Les faits exposés dans la Note des États-Unis sont exacts, à cette réserve près pourtant qu'il n'est pas établi clairement, bien que ce soit le fait, que les sacs de correspondance neutre pris sur le *Medan* aient tous été expédiés le 12 février et que 182 sacs perdus sur le *Mecklenburg* aient été sans exception aucune pour une destination ennemie. La correspondance américaine avec les neutres n'a pas pu en conséquence être affectée par la perte du *Mecklenburg* ; pour la perte des correspondances à destination de pays ennemis, elle a été due à ce fait illégal que l'ennemi, sans aucun but militaire, avait semé des mines sous-marines.

On verra que ces réclamations nettement spécifiées ne donnent pas un fondement à l'accusation générale contre le bon fonctionnement de la censure britannique que le gouvernement des États-Unis a mise en avant dans sa Note. Le gouvernement de Sa Majesté sera toujours prêt à expliquer par le détail les principes d'après lesquels fonctionne la censure, étant donné qu'il n'y a rien en elle qu'il désire cacher. Le gouvernement de Sa Majesté a le plus grand désir de bien faire ressortir le fait que bien des cas de plaintes contre sa censure sont venus, à l'examen des faits, d'une mauvaise direction prise par les lettres, de la route irrégulière suivie par les bateaux-poste neutres, tels que les bateaux hollandais, pendant la semaine qui a suivi le torpillage du *Tubantia*, et d'autres causes semblables tout à fait indépendantes de la volonté du gouvernement de Sa Majesté et dues souvent à l'action de ses ennemis. En conséquence, ce gouvernement se croit obligé de décliner toute responsabilité pour les incidents dont on se plaint jusqu'à ce qu'il reçoive la facilité de faire à leur sujet une enquête détaillée.

743

France et Grande-Bretagne. — Réplique au Memorandum américain du 24 mai 1916 concernant la correspondance postale sur mer, en date du 21 septembre 1916.

1. — Par sa lettre du 24 mai dernier (1), le secrétaire d'État des États-Unis a bien voulu faire connaître les vues du gouvernement américain relativement au Memorandum des gouvernements alliés concernant la correspondance postale trouvée sur les navires de commerce en haute mer (2).

2. — Les gouvernements alliés ont constaté que leurs vues s'accordaient avec celles du gouvernement des États-Unis en ce qui concerne : — la convention d'Union postale, qui est reconnue, de part et d'autre, étrangère aux questions actuellement examinées ; — les colis postaux, respectivement reconnus comme soumis au régime commun des marchandises sujettes à l'exercice des droits des belligérants dans les termes du droit international ; — la visite de la correspondance postale privée à l'effet de vérifier si elle ne contient pas des articles de contrebande, et, au cas où elle est transportée sur un navire ennemi, si elle ne contient pas des articles de propriété ennemie.

Il est clair que cette visite, qui comporte nécessairement l'ouverture des plis afin de vérifier leur contenu, ne saurait être faite à bord sans entraîner une grande confusion, sans entraîner de graves retards pour les courriers, les passagers et les cargaisons, et sans causer pour les plis transmis des erreurs, des pertes ou tout au moins de grands risques d'égarements. C'est la raison pour laquelle les Alliés font procéder au débarque-

(1) V. ci-dessus, p. 95.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 166.

ment des sacs postaux et à leur envoi dans des centres pourvus du personnel et du matériel nécessaires à des manipulations promptes et régulières. En tout ceci, les gouvernements alliés n'ont pas en vue d'autre but que de restreindre autant qu'il leur est possible les inconvénients pouvant résulter pour les correspondances neutres inoffensives et pour les navires neutres de l'exercice légitime de leurs droits de belligérants vis-à-vis des correspondances hostiles.

3. — Le gouvernement des États-Unis se reconnaît d'accord avec les gouvernements alliés quant aux principes, mais il exprime certaines divergences de vues et certaines critiques quant aux méthodes suivies par les Alliés pour appliquer ces principes.

4. — Ces divergences de vues et ces critiques sont les suivantes :

5. — Tout d'abord, d'après le gouvernement des États-Unis, la pratique des gouvernements alliés serait contraire à leur propre déclaration en ce que, tout en déclarant ne pas vouloir saisir et confisquer la correspondance véritable en haute mer, ils obtiendraient le même résultat en déroutant de gré ou de force les navires neutres vers les ports alliés pour y pratiquer les saisies et confiscations dont il s'agit, et pour exercer ainsi sur ces navires un droit de belligérant plus étendu que celui dont ils disposent en haute mer. D'après le gouvernement des États-Unis, il n'y aurait, en droit, aucune distinction à faire entre la saisie des correspondances en haute mer, que les Alliés ont déclaré ne pas vouloir appliquer pour le moment, et la même saisie pratiquée à bord des navires se trouvant volontairement ou involontairement dans un port allié.

6. — Sur ce premier point et en ce qui concerne les navires semoncés en haute mer et déroutés obligatoirement sur un port allié, les gouvernements alliés ont l'honneur de faire connaître au gouvernement des États-Unis qu'ils n'ont jamais traité différemment la correspondance selon qu'elle a été trouvée sur un navire neutre en haute mer ou sur un navire neutre obligatoirement dérouté vers un port allié. Ils ont toujours reconnu qu'une visite effectuée dans un port à la suite d'un déroutement par force doit être à cet égard assimilée à une visite en haute mer, et la critique formulée par le gouvernement des États-Unis ne leur paraît donc pas justifiée.

7. — Quant aux navires qui, de leur plein gré, touchent dans les ports alliés, il importe de faire remarquer qu'il s'agit bien pour eux d'une escale réellement « volontaire ». En touchant dans un port allié, le capitaine agit, non pas sur une injonction quelconque des autorités alliées, mais uniquement en exécution des instructions de son armateur. Ces instructions ne sont pas davantage imposées à celui-ci. En considération de certains avantages que lui procure l'escale faite dans un port allié et dont il a la pleine liberté de s'assurer ou de refuser le bénéfice, l'armateur donne l'instruction à son capitaine de relâcher dans tel ou tel port. Il ne subit en vérité aucune contrainte.

En droit c'est dans l'opinion des gouvernements alliés une règle généralement reconnue, notamment aux États-Unis (United States contre Dickelman, Cour suprême des États-Unis, 1875 ; 92 U. S. Rep. 520 ; Scott's Cases 264), que les navires de commerce qui entrent dans un port étranger se soumettent ainsi aux lois en vigueur dans ce port, et ceci aussi bien en temps de guerre qu'en temps de paix et lorsque dans ce port la loi martiale est en vigueur. Il est donc légitime que lorsqu'un navire de commerce neutre entre dans un port allié les autorités des gouvernements alliés s'assurent, avant de donner au navire la libre sortie, qu'il ne transporte rien qui soit hostile aux intérêts de leur défense nationale.

Il faut ajouter que l'usage adopté par les Allemands d'abuser des courriers neutres et d'expédier des correspondances hostiles, voire même des communications officielles ayant trait aux hostilités, sous le couvert de plis d'apparence inoffensive, expédiés par des neutres à des neutres, a rendu nécessaire de contrôler les correspondances de provenance ou à destination de pays voisins de l'Allemagne dans les mêmes conditions que les correspondances de provenance ou à destination de l'Allemagne elle-même. Mais il va de soi que la correspondance de neutre à neutre qui ne couvre pas de semblables abus n'a pas à être inquiétée.

8. — En second lieu, d'après le gouvernement des États-Unis, la pratique actuellement

suivie par les gouvernements alliés serait contraire à la règle de la convention XI de la Haye, 1907, qu'ils déclarent vouloir appliquer, et constituerait en outre une violation de la pratique antérieurement suivie par les nations.

9. — En ce qui concerne la valeur à attribuer à la convention XI de la Haye, 1907, on doit, tout d'abord, faire observer qu'elle se réfère seulement aux correspondances trouvées en mer et qu'elle est entièrement étrangère aux courriers postaux trouvés à bord des navires dans les ports. En second lieu, au point de vue des circonstances particulières de la guerre actuelle, le gouvernement des États-Unis n'ignore pas que cette convention, comme l'a rappelé le Memorandum des Alliés, n'a pas été signée ou ratifiée par six des puissances belligérantes (Bulgarie, Italie, Monténégro, Russie, Serbie, Turquie), que précisément pour cette raison l'Allemagne s'est prévalue de l'article 9 de ladite convention et a nié, en ce qui la concerne, le caractère obligatoire de ses stipulations, et que, pour ces diverses raisons, la convention ne présente, à vrai dire, qu'une valeur légale assez douteuse. Malgré tout, les gouvernements alliés s'inspirent, quant aux correspondances trouvées à bord des navires dans les ports, des intentions expressément manifestées à la Conférence de la Haye, consacrées dans le préambule de la convention XI, et tendant à protéger seulement le commerce pacifique et inoffensif. Les correspondances ayant ce caractère sont acheminées aussi rapidement que les circonstances le permettent. En ce qui concerne les correspondances trouvées sur les navires en mer, les gouvernements alliés ne se sont pas, pour le moment, refusés à observer les termes de la convention, raisonnablement interprétée ; mais ils n'ont pas admis et ils ne sauraient admettre qu'il y ait là pour eux une obligation légale définitive, dont il ne leur serait pas possible de se départir ; les gouvernements alliés se réservent expressément la faculté de le faire, au cas où les abus et les fraudes de l'ennemi, ses dissimulations ou ses tromperies rendraient cette mesure nécessaire.

10. — Quant à la pratique antérieurement suivie par les puissances au temps des anciennes guerres, il est difficile d'y voir une règle générale quelconque interdisant aux belligérants d'exercer en haute mer, vis-à-vis de la correspondance postale, le droit de surveillance, de contrôle, de visite, d'arrêt et le cas échéant de saisie et confiscation, que le droit international leur reconnaît au regard de tout transport, en dehors des eaux territoriales et de la juridiction des puissances neutres.

11. — En haute mer, d'après le droit international, c'est aux belligérants qu'il appartient de rechercher et d'empêcher les transports ou autres actes, par lesquels des navires neutres peuvent prêter leur concours et leur assistance aux opérations hostiles de l'ennemi. Or, comme on l'a fait depuis longtemps remarquer (entre autres, lord Stowel, dans *The Atalanta*, 6 Robinson 440, 1 English Prize Cases, 607 ; Scott's Cases 780), quelques lignes d'une lettre portée à l'ennemi peuvent être aussi utiles, ou même plus utiles, à ses opérations de guerre qu'une cargaison d'armes et de munitions. L'assistance rendue en pareil cas par le navire qui transporte une semblable lettre est aussi dangereuse pour l'autre belligérant que l'assistance résultant du transport de la cargaison militaire.

En fait, l'expérience a, au cours de la présente guerre, démontré la vérité de cette observation. Des actes hostiles ont échoué, qui avaient été projetés dans des correspondances. Des complots dangereux, que l'ennemi n'épargne même pas aux pays neutres, ont été découverts dans des correspondances et déjoués. Enfin les destinataires de certaines lettres, que les Alliés avaient cru devoir respecter, ont témoigné d'une satisfaction, dont le caractère hostile ne laissait aucun doute sur la portée de ces lettres.

12. — Le rapport adopté par la Conférence de la Haye, à l'appui de la convention XI, laisse peu de doutes sur la pratique antérieure en pareille matière : « La saisie, l'ouverture des sacs, le dépouillement, au besoin la confiscation, dans tous les cas de retard, ou même la perte, sont le sort ordinairement réservé aux sacs de dépêches voyageant par mer en temps de guerre » (Deuxième Conférence de la Paix, *Actes et documents*, vol. 1, p. 266).

13. — La Note américaine du 24 mai 1916 invoque la pratique suivie par les États-Unis pendant la guerre avec le Mexique et pendant la guerre civile, la pratique suivie

par la France en 1870, par les États-Unis en 1898, par la Grande-Bretagne pendant la guerre Sud-africaine, par le Japon et par la Russie en 1904 et actuellement par l'Allemagne.

14. — En ce qui concerne les procédés de l'Empire allemand relativement à la correspondance postale pendant la présente guerre, les gouvernements alliés ont, entre autres renseignements, fait connaître au gouvernement des États-Unis le nom de quelques-uns des paquebots postaux dont les sacs de dépêches ont été, non pas visités il est vrai, mais purement et simplement détruits en mer par les autorités navales allemandes. D'autres noms pourraient facilement y être ajoutés. On peut citer encore tout récemment le paquebot *Hudikswall* (suédois) avec 670 sacs postaux.

15. — Les gouvernements alliés ne pensent pas que l'habitude criminelle de couler les navires, les passagers et les chargements ou d'abandonner en haute mer les personnes qui survivent à un tel sinistre, soit, aux yeux du gouvernement des États-Unis, une justification de la destruction des sacs postaux se trouvant à bord, et il ne leur paraît pas utile d'établir une comparaison entre ces procédés allemands de destruction et les actes des Alliés tendant à la surveillance et au contrôle des correspondances ennemies.

16. — Quant à la pratique de la Russie et du Japon, il est permis de douter qu'elle ait été en opposition avec la manière de faire des gouvernements alliés au cours de la guerre actuelle.

17. — Le décret impérial russe du 13/25 mai 1877 sur l'exercice du droit de visite et de capture dispose : « Paragraphe 7. Sont assimilés à la contrebande de guerre les actes suivants, qui sont interdits aux neutres : le transport... de dépêches et de la correspondance de l'ennemi ». Le décret impérial russe du 14 février 1904 reproduit la même disposition. Les procédés suivis au regard des paquebots et les décisions de prise témoignent de la visite, du débarquement et, le cas échéant, de la saisie des correspondances publiques ou privées trouvées à bord des navires neutres.

18. — C'est ainsi que, en mai et juillet 1904, la correspondance postale, transportée sur les paquebots *Osiris* (britannique) et *Prinz Heinrich* (allemand), fut visitée par la croisière russe pour rechercher si elle contenait des correspondances japonaises. C'est ainsi encore qu'en juillet 1904 le paquebot *Calchas* (britannique), capturé par la croisière russe, vit saisir à son bord et débarquer 16 sacs de dépêches qui avaient été embarquées à Tacoma, par l'administration postale des États-Unis, et dont la Cour des prises de Vladivostock fut reconnue avoir, à bon droit, contrôlé le contenu (Russian prize Cases, p. 139).

19. — En ce qui concerne la pratique du Japon, les règlements japonais sur les prises du 15 mars 1904 assimilaient, sauf certaines exceptions, la correspondance officielle ennemie à la contrebande de guerre ; ils prescrivaient de visiter les sacs postaux embarqués sur les paquebots, à moins qu'il n'y ait eu à bord un agent des postes donnant une déclaration par écrit et sous serment que les sacs ne contenaient aucun article de contrebande ; ils ajoutaient même qu'il devait être passé outre à cette déclaration, s'il y avait de graves soupçons. D'autre part, les règles des Cours de prises japonaises reconnaissaient le pouvoir de ces juridictions, pour l'instruction des affaires de prises, d'inspecter les lettres et correspondances trouvées à bord des navires neutres (Takahashi, *International Law applied to russo-japanese War*, p. 568).

20. — La pratique française au cours de la guerre de 1870 se trouve indiquée dans les Instructions navales du 26 juillet 1870 d'après lesquelles les dépêches officielles étaient en principe assimilées à la contrebande, et les lettres officielles ou particulières trouvées à bord des navires capturés devaient être adressées immédiatement au ministère de la marine. Par la suite les circonstances de la guerre ont permis de prescrire, dans des Instructions complémentaires, que si le navire à visiter était un paquebot ayant à bord un agent postal du gouvernement dont il portait le pavillon, l'officier visiteur pouvait se contenter de la déclaration de cet agent relativement à la nature des dépêches.

21. — Pendant la guerre Sud-africaine le gouvernement britannique a pu limiter son intervention dans l'acheminement des correspondances et courriers postaux autant que le

permettaient les circonstances de cette guerre, mais il n'a pas cessé d'exercer son contrôle sur les correspondances destinées à l'ennemi.

22. — Quant à la pratique suivie par le gouvernement des États-Unis pendant la guerre civile américaine, notamment à propos de l'affaire du *Peterhoff* citée par le Memorandum américain du 24 mai 1916, les Instructions suivantes données au sujet de cette affaire par le secrétaire d'Etat des États-Unis ne semblent pas impliquer autre chose que l'acheminement des correspondances dont le caractère inoffensif a été reconnu : « I have therefore to recommend that in this case, if the district attorney has any evidence to show the mails are simulated and not genuine, it shall be submitted to the Court if there be no reasonable grounds for that belief, then that they be put on their way to their original destination » (Lettre de M. Seward, secrétaire d'État, à M. Welles, secrétaire de la marine, du 15 avril 1863 ; Moore, *Digest*, t. VII, p. 482).

23. — En ce qui concerne enfin le libre passage accordé à la correspondance postale par les États-Unis pendant la guerre contre le Mexique, il sera permis de rappeler dans quelles circonstances ce procédé a été suivi. Par une lettre en date du 20 mai 1846, notifiée le 10 juillet suivant, le commandant du croiseur des États-Unis *St-Mary* annonça le blocus du port de Tampico. Bien que cette mesure autorisât sans aucun doute à saisir et confisquer toute correspondance pour le port bloqué, l'autorité navale américaine, apparemment à raison des circonstances, déclara « neutral non-commercial mail packets are free to enter and depart », et l'on ajouta même que « Mexican boats, engaged exclusively in fishing will be allowed to pursue their labours unmolested » (British State Papers, vol. 35, 1846-1847).

24. — Il paraît difficile de comparer ce blocus du port de Tampico en 1846 avec les mesures prises par les Alliés, au cours de la présente guerre, pour réduire la résistance économique de l'Empire d'Allemagne et de voir dans la manière d'agir alors adoptée par le gouvernement des États-Unis un précédent condamnant la pratique actuellement suivie par les gouvernements alliés.

25. — Abandonner le droit de visiter les paquebots postaux et les sacs postaux destinés à l'ennemi avait paru autrefois (Dr Lushington, *Naval Prize Law*, Introd., p. XII) un sacrifice qu'il était difficile d'attendre des belligérants. Les gouvernements alliés ont rappelé dans leur précédent Memorandum comment et pourquoi, confiants dans certaines déclarations allemandes, ils avaient cru au cours de la seconde Conférence de la Paix en 1907 pouvoir faire cet abandon. Ils ont aussi attiré l'attention du gouvernement des États-Unis sur l'usage frauduleux que l'Allemagne s'était empressée de faire de la renonciation aux anciennes pratiques, ci-dessus rappelées.

26. — Après avoir signalé un certain nombre de cas particuliers, où des intérêts américains se seraient trouvés lésés du fait du contrôle postal effectué par les autorités britanniques, et qui sont l'objet du Memorandum spécial du gouvernement de Sa Majesté en date du 20 juillet 1916 (1), le gouvernement des États-Unis a bien voulu faire connaître ses vues sur ce qui doit ou non être reconnu comme n'ayant pas le caractère de correspondance postale.

27. — A cet égard le gouvernement des États-Unis admet que les actions, obligations, coupons et autres valeurs, les mandats de payements, les chèques, traites, billets et autres effets négociables pouvant passer comme équivalents de la monnaie, lorsque ces articles se trouvent compris dans des envois postaux, peuvent être considérés comme ayant la même nature que des marchandises et autres articles de propriété et être, en conséquence, également soumis à l'exercice des droits belligérants ».

28. — En revanche, le Memorandum américain ajoute que les correspondances comprenant les documents maritimes, les listes de mandats de payements et les documents de ce genre, même lorsqu'ils se réfèrent à des envois ou à des exportations de l'ennemi, doivent être traités comme correspondances et passer librement à moins de se référer à des marchandises saisissables se trouvant sur le même navire.

(1) V. ci-dessus, p. 100.

29. — En ce qui concerne les documents maritimes et correspondances commerciales trouvés même sur les navires neutres dans un port allié, ne présentant aucun intérêt sérieux pour la guerre, les gouvernements alliés ont donné à leurs autorités l'instruction de ne pas les arrêter, mais de pourvoir à leur acheminement avec le moins de délai possible. Ces sortes d'envois postaux doivent être acheminés sur leur destination, autant que faire se peut par le paquebot même à bord duquel ils sont trouvés ou par une autre voie plus rapide, comme c'est le cas pour certains courriers visités en Grande-Bretagne.

30. — Quant aux listes de mandats de payements, auxquelles le gouvernement des États-Unis attribue le caractère de simple correspondance, les gouvernements alliés croient devoir attirer l'attention du gouvernement des États-Unis sur les considérations pratiques suivantes.

31. — En fait, les listes de mandats de payements adressées des États-Unis en Allemagne et en Autriche-Hongrie correspondent à des versements de fonds effectués aux États-Unis et payables par les administrations des postes allemandes ou austro-hongroises. Ces listes font connaître à ces administrations les sommes qui ont été versées et qu'elles ont, en conséquence, à payer aux destinataires ; pratiquement ce payement est à la disposition de ceux-ci et leur est effectué directement, dès que ces listes sont arrivées et sans que le mandat individuel soit parvenu entre les mains de l'intéressé. Ces listes sont ainsi en réalité de véritables mandats de payements, transmis en bloc en faveur de plusieurs destinataires. Rien dans l'opinion des gouvernements alliés ne paraît justifier une liberté donnée au pays ennemi de recevoir ainsi des fonds destinés à alimenter pour autant sa puissance de résistance financière.

32. — Le Memorandum américain croit devoir rappeler avec fermeté que les droits des neutres et les droits des belligérants sont également sacrés et doivent être strictement observés. Les gouvernements alliés partagent entièrement, en ce qui les concerne, cette manière de voir. Ils font leurs efforts sincères pour éviter que l'exercice de leurs droits de belligérants empiète sur l'exercice légitime des droits du commerce neutre inoffensif. Mais ils considèrent qu'il est de leur droit de belligérant d'exercer en haute mer le contrôle que le droit international leur reconnaît pour s'opposer à tout transport destiné à assister leur ennemi dans la conduite de la guerre et à soutenir sa résistance. Le droit des États-Unis, en tant que puissance neutre, ne saurait, dans leur opinion, comporter la protection donnée par le gouvernement fédéral en faveur d'expéditions, d'envois, de correspondances ou de communications sous quelque forme que ce soit, ayant un caractère hostile manifeste ou dissimulé et une destination hostile, directe ou indirecte, et que les particuliers américains ne peuvent effectuer qu'à leurs risques et périls personnels. C'est le principe même qui a été expressément rappelé par le Président des États-Unis dans ses proclamations de neutralité.

33. — Aussi bien, dans le cas où quelques abus, faute ou erreur graves, commis par les autorités alliées chargées de la visite des courriers postaux, seraient révélés aux gouvernements de France et de Grande-Bretagne, ceux-ci sont disposés, comme ils l'ont toujours été, à en régler la responsabilité, conformément aux principes de droit et de justice auxquels il n'a jamais été et il n'est pas dans leur intention de se dérober.

Le 21 septembre 1916.

744

Etats-Unis d'Amérique. — Memorandum de l'ambassadeur des États-Unis a Londres, M. Page, au secrétaire d'État britannique pour les affaires étrangères au sujet du commerce d'exportation de la Grande-Bretagne avec les neutres, en date du 3 juin 1915.

Ambassade américaine. Londres, 3 juin 1915.

L'ambassadeur américain présente ses compliments au secrétaire d'État de Sa Majesté pour les affaires étrangères et a l'honneur de lui faire savoir qu'il a reçu une communication du consul général à Londres dans laquelle celui-ci demande d'être informé du montant du cacao brut ou préparé exporté de la Grande-Bretagne pour la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège et l'Italie durant les quatre mois finissant le 30 avril 1915, comparé au montant de la même période pour 1914 et 1913. M. Page espère que, si on ne trouve aucun inconvénient à donner ces renseignements, sir Edward Grey voudra bien les lui fournir.

745

Grande-Bretagne. — Note du secrétaire d'État britannique pour les affaires étrangères a l'ambassadeur des États-Unis a Londres au sujet du commerce d'exportation de la Grande-Bretagne avec les neutres, en date du 13 aout 1915.

Foreign Office, 13 août 1915.

Excellence,

J'ai l'honneur de me référer au Memorandum que vous avez eu l'amabilité de me communiquer le 3 juin dernier (1), dans lequel vous m'informiez du désir du consul général des États-Unis à Londres de recevoir les chiffres indiquant le montant du cacao brut et préparé exporté de la Grande-Bretagne vers la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège et l'Italie durant les quatre mois finissant le 30 avril 1915 comparé au montant de la même période de 1914 et de 1913. Votre Excellence voudra bien se souvenir que j'ai eu l'honneur de lui transmettre un tableau synoptique de ces chiffres le 16 dernier.

L'ambassadeur de Sa Majesté à Washington a rapporté le 22 juillet que le Conseiller du Département d'État a fait allusion dans une conversation à l'impression défavorable créée à Washington par des rapports reçus du consul général Skinner indiquant une augmentation dans les exportations anglaises vers les ports neutres de l'Europe du Nord depuis la déclaration de guerre : ces rapports avaient donné des chiffres indiquant des augmentations dans les exportations anglaises de certaines marchandises pour ces régions. Je communique donc à sir C. Spring-Rice des statistiques indiquant ce qu'ont été les exportations du Royaume-Uni en comparaison de celles des États-Unis durant les cinq premiers mois de cette année, de façon à dissiper le plus vite possible cette impression. Mais, comme j'entends dire que des rapports, inspirés sans doute par des agents allemands, circulent en Amérique disant que le gouvernement de Sa Majesté essaye d'arrêter le commerce légitime des États-Unis avec les pays neutres dans le but d'accaparer ce com-

(1) V. le texte qui précède.

merce pour l'Empire britannique, et que dans ce but il permet d'exporter du Royaume-Uni des marchandises qu'il n'autorise pas à être importées dans les mêmes pays venant des États-Unis, je pense qu'il est de mon devoir d'informer immédiatement Votre Excellence de la réalité des faits, et à cette fin d'attirer son intention sur les chiffres suivants :

L'augmentation de la réexportation du coton du Royaume-Uni vers la Norvège, la Suède, le Danemark, la Hollande durant les mois de janvier à mai 1915, comparée avec la même période de 1914, a monté à 503.995 centals de 100 pounds. Les États-Unis ont exporté aux quatre pays mentionnés pendant cette période de 1915 3.353.638 centals, alors qu'ils avaient exporté 204.177 centals de janvier à mai 1914, soit une augmentation de 3.149.461 centals, ou six fois l'augmentation d'exportation du coton du Royaume-Uni. Les chiffres ci-dessus pour le Royaume-Uni sont tirés des rapports officiels de la douane ; ceux pour les États-Unis ont été soigneusement relevés par le Département du commerce de guerre sur les manifestes des navires qui sont arrivés réellement avec une cargaison des États-Unis dans les ports scandinaves et danois pendant les cinq mois de février à juin 1915, comparés avec les cinq douzièmes du total enregistré des exportations des États-Unis dans ces pays dans l'année finissant au 30 juin 1914. Il a été nécessaire d'adopter cette méthode parce que le « Monthly Summary of Foreign Commerce » publié par le gouvernement des États-Unis donne très peu de détails sur le commerce américain avec ces pays. Il est évident que quelques cargaisons expédiées des États-Unis en Scandinavie et en Hollande peuvent avoir échappé dans le relevé même le plus soigneux des statistiques tirées des manifestes des navires examinés ; c'est pourquoi j'attire particulièrement l'attention sur le fait que les chiffres obtenus par le Département du commerce de guerre sont nécessairement inférieurs aux quantités totales expédiées réellement. Mais, même d'après les chiffres ainsi obtenus, il est possible de montrer d'une façon concluante combien plus grandes sont les augmentations dans les exportations américaines vers les pays scandinaves et hollandais que celles des exportations de la Grande-Bretagne durant les cinq premiers mois de cette année, non seulement pour le cas du coton, mais pour presque toutes les autres marchandises importantes.

Les réexportations du caoutchouc du Royaume-Uni vers la Scandinavie et la Hollande ont baissé de 17.727 centals de 100 pounds en janvier-mai 1914 à 16.693 centals en janvier-mai 1915 ; d'un autre côté, les exportations du caoutchouc des États-Unis vers les mêmes destinations ont augmenté de 1.579 centals à 5.040 centals. Des réexportations plus importantes du caoutchouc par les États-Unis de ce pays ont certainement eu lieu, mais toutes les autres réexportations du caoutchouc ont décliné pendant cette période, ainsi que le montrent les chiffres suivants :

Royaume-Uni. Réexportations du caoutchouc.

	Centals de 100 pounds		
	Janvier-mai 1914	Janvier-mai 1915	Augmentations de 1915 sur 1914
Pour toutes les destinations	553.864	667.509	113.645
Dont pour les États-Unis.	248.435	418.619	170.184

On en déduira que la Grande-Bretagne a véritablement fourni davantage de caoutchouc aux États-Unis au détriment des autres neutres, et les exportateurs américains en ont tiré avantage pour expédier des quantités croissantes de caoutchouc à la Scandinavie et à la Hollande.

Pour les huiles de graissage, l'augmentation des exportations du Royaume-Uni pour la Scandinavie et la Hollande a été de 703.370 gallons ; l'augmentation des exportations des États-Unis durant les mêmes cinq mois a été de 3.857.593 gallons, soit cinq fois autant que l'augmentation anglaise.

L'augmentation dans la réexportation du tabac non manufacturé du Royaume-Uni vers les mêmes pays et durant la même période a été de 2.937.244 pounds ; l'augmentation correspondante des États-Unis a été de 6.081.848 pounds. L'augmentation anglaise est due principalement à la consommation plus grande du tabac dans les Dominions anglais.

Les réexportations du tabac manufacturé du Royaume-Uni ont réellement diminué, tandis que les exportations de cette marchandise des États-Unis vers la Scandinavie et la Hollande ont été jusqu'ici relativement insignifiantes. Il est donc tout à fait improbable que les États-Unis aient perdu le commerce du tabac en conséquence des mesures prises par le gouvernement de Sa Majesté.

Les réexportations du cacao du Royaume-Uni se sont élevées de 2.976.143 pounds en janvier-mai 1914 à 14.504.013 pounds en janvier-mai 1915, soit en chiffres ronds une augmentation de 11.500.000. Les exportations des États-Unis pour les mêmes mois ont monté de 12.300 pounds en 1914 à 16.016.000 pounds en 1915, soit une augmentation de 16.000.000. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

Dans les premiers cinq mois de 1914 le Royaume-Uni a réexporté en café pour les mêmes contrées 80.407 quintaux, et les États-Unis ont exporté 7.376 quintaux. Dans les cinq mois correspondants de 1915, les réexportations du Royaume-Uni ont été de 263.488 quintaux, alors que les exportations des États-Unis ont été à 285.765 quintaux ; cela montre que les exportations des États-Unis, qui étaient autrefois beaucoup moindres, sont maintenant plus grandes que celles du Royaume-Uni.

Pour le riz, l'augmentation de réexportation du Royaume-Uni, qui s'est élevée à 193.458 quintaux pour la période examinée, a été entièrement due à une diversion aux ports du Royaume-Uni du grand commerce en riz indien fait autrefois complètement à Hambourg et dans les autres ports du continent. Les exportations des États-Unis ont augmenté de 262 quintaux en janvier-mai 1914 à 27.800 quintaux en janvier-mai 1915, soit une augmentation de 27.538 quintaux.

L'augmentation de l'exportation du Royaume-Uni en farine de blé pour la Scandinavie et la Hollande en janvier-mai 1915, comparée à 1914, a été de 47.045 quintaux ; celle des États-Unis a été de 2.555.593 quintaux pour la même période.

Pour la même période, le Royaume-Uni a augmenté son exportation en orge pour la Scandinavie et la Hollande de 249.512 quintaux ; l'augmentation de l'exportation des États-Unis a été de 2.016.892 quintaux.

Je pourrais fournir beaucoup d'autres exemples également proportionnels des augmentations d'exportation des États-Unis vers la Scandinavie et la Hollande et de celles du Royaume-Uni vers les mêmes pays dans les derniers cinq mois. En ce qui concerne la grande majorité des articles pour lesquels des chiffres ont pu être donnés pour le commerce des États-Unis, les augmentations dans ce commerce sont plus grandes, et dans quelques cas très considérablement plus grandes, que les augmentations dans le commerce du Royaume-Uni.

Dans de nombreux cas, les augmentations des réexportations dans le Royaume-Uni sont dues au fait que les produits de l'Inde britannique et les produits coloniaux qui autrefois allaient directement à des ports du continent, tels que Hambourg, Rotterdam ou Copenhague, vont maintenant au Royaume-Uni et de là sont distribués aux anciens clients en Scandinavie et en Hollande. Parmi ces produits, on peut mentionner le poivre, la cannelle et d'autres épices (qui sont largement des produits des Indes orientales britanniques), le thé indien, le bois de cornouiller (principalement de l'Afrique occidentale britannique) et le coprah (principalement des Straits Settlements et de l'Australie). Le commerce direct des Dominions britanniques au delà des mers avec le port de Hambourg à lui seul était très grand en temps normal.

Dans beaucoup d'autres cas, notre commerce de réexportation pour les cinq premiers mois de cette année a subi une grande diminution :

		1915 (5 mois)	1914 (5 mois)
Graisse non épurée	cwt.	190.179	378.926
Mercure	lbs.	258.075	784.650
Machines agricoles	tons.	163	8.396
Machines à coudre	n°.	853	6.683
Déchets de coton	lbs.	205.960	469.235
Tapis et tapis de foyer	sq. yds.	58.161	184.105

Soieries moulinées	lbs.	656	15.582
Bœuf frigorifié	cwt.	3.262	274.151
Conserves	do.	19.531	61.000
Beurre	do.	19.253	66.343
Bananes	bunches (grappes).	127.217	258.315
Chanvre	tons.	19.399	25.673
Huile de palme.	cwt.	177.529	382.513
Huile de chauffage.	galls.	9.800	241.724
Huile d'éclairage	do.	169.884	515.170

Tout ce que je note dans les statistiques tend à montrer que l'ensemble des commerçants des États-Unis ont fait des profits proportionnellement égaux ou plus grands que ceux de l'ensemble des commerçants de la Grande-Bretagne au sujet de toutes les demandes qui ont inévitablement surgi en Scandinavie et en Hollande comme conséquence de la fermeture des ports allemands. Le total du commerce des États-Unis avec ces pays a augmenté de 300 pour cent, comme Votre Excellence peut le voir par le tableau annexé, fait d'après l'officiel « Monthly Summary of Foreign Commerce » des États-Unis, qui indique la valeur comparative des exportations totales des États-Unis dans les pays scandinaves et en Hollande durant les cinq premiers mois de 1914 et de 1915. La valeur du total des augmentations dans ces exportations pendant cette période s'élève à $ 145.658.000.

J'ai, etc...

E. Grey.

Valeur des exportations des États-Unis.

	De janvier à mai 1914	De janvier à mai 1915	Augmentation de 1915 sur 1914.
Norvège	$ 3.679.000	$ 22.478.000	$ 18.799.000
Suède	5.875.000	52.217.000	46.342.000
Danemark.	6.421.000	41.321.000	34.900.000
Hollande	44.114.000	89.731.000	45.617.000
Totaux	$ 60.089.000	$ 205.747.000	$ 145.658.000

746

États-Unis d'Amérique. — Note du gouvernement américain en date du 21 octobre 1915, remise le 5 novembre 1915, par l'ambassadeur des États-Unis a Londres, au gouvernement britannique, au sujet des restrictions imposées au comerce neutre.

Département d'État. Washington, 21 octobre 1915.

1. Le gouvernement des États-Unis a pris en sérieuse considération les Notes du gouvernement britannique des 7 janvier, 10 février, 22 juin, 23 juillet, 31 juillet, 13 août, ainsi qu'une Note verbale de l'ambassade britannique du 6 août relative aux restrictions apportées au commerce américain par certaines mesures adoptées par le gouvernement britannique pendant la présente guerre (1). Le gouvernement des États-Unis a différé de répondre à la plus ancienne de ces Notes dans l'espoir que le but annoncé du gouverne-

(1) V. ces textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 4, 9, 49, 54, 60 et 249. V. le texte qui précède.

ment de Sa Majesté, à savoir « l'exercice des droits des nations belligérantes avec tous les égards possibles pour les intérêts des neutres », et son intention de « supprimer toutes causes de retard évitable dans le traitement des cargaisons américaines » et de causer « le moins d'inconvénients possible aux personnes engagées dans un commerce légitime » aussi bien que « les assurances données au gouvernement des États-Unis que le gouvernement de Sa Majesté s'efforçait de réduire au minimum les inconvénients résultant des mesures prises par les gouvernements alliés », ne porteraient pas en pratique une atteinte injustifiée aux droits de neutres des citoyens américains se livrant au commerce. Il est en conséquence regrettable que cet espoir n'ait pas été réalisé, et qu'au contraire les empêchements mis à la circulation des navires américains et au transport des cargaisons destinées de bonne foi à des ports neutres, et dont le transit est légalement autorisé, soient devenus de plus en plus vexatoires, poussant les affréteurs et les commerçants américains à se plaindre à leur gouvernement du manque de mesures prises par lui pour s'opposer à l'exercice des pouvoirs belligérants en violation de leurs justes droits. Comme les mesures dont on se plaint proviennent directement des ordres rendus par le gouvernement britannique, sont exécutées par des autorités britanniques et qu'on peut raisonnablement appréhender que, si on n'y résiste pas, elles ne reçoivent une extension encore plus préjudiciable aux intérêts américains, le gouvernement des États-Unis appelle l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur les considérations suivantes :

2. Sans commenter les statistiques présentées par le gouvernement de Sa Majesté à fin d'établir que le commerce d'exportation des États-Unis a augmenté en importance depuis le commencement de la guerre, et me contentant d'indiquer que les valeurs comparées ne tiennent pas compte de l'augmentation de prix des marchandises résultant de l'état de guerre ou de la diminution dans la masse de commerce que les pays neutres d'Europe faisaient précédemment avec les nations en guerre, diminution qui a obligé ces pays à acheter sur d'autres marchés, je passe directement aux questions qui constituent les plaintes spéciales de ce gouvernement.

3. *Premièrement*. Les détentions de navires et de chargements américains qui se sont produites depuis l'ouverture des hostilités ont, on le présume, été faites en exécution des ordres en Conseil rendus les 20 août et 29 octobre 1914 et le 11 mars 1915 (1) et relatifs au commerce de contrebande de guerre ainsi qu'à l'interruption du commerce à destination et en provenance de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. En pratique, ces détentions n'ont pas été uniformément basées sur des preuves obtenues au moment de la saisie ; plusieurs navires ont été détenus pendant que des recherches étaient faites pour établir le caractère de contrebande de leurs cargaisons et démontrer l'intention de se soustraire aux mesures prohibitives de la Grande-Bretagne. La question est, en conséquence, relative aux moyens de preuve tendant à confirmer une croyance, ou dans certains cas un simple soupçon, que les marchandises en question avaient une destination ou une origine ennemie. La preuve peut-elle être obtenue par une recherche en mer avant que le navire ou sa cargaison ait été amené dans un port, et quel caractère la preuve doit-elle nécessairement présenter pour justifier la détention : ce sont les points sur lesquels j'attire l'attention de Votre Excellence.

4. En ce qui concerne la recherche en mer, un examen des Instructions données aux commandants navals des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la Russie, du Japon, de l'Espagne, de l'Allemagne et de la France, de 1888 au commencement de la présente guerre, montre que la recherche faite dans un port n'était pas envisagée par le gouvernement de chacun de ces pays. Au contraire, le texte des Instructions respectives établit que la recherche en mer est la procédure qu'il a été recommandé aux commandants de suivre. Toutes ces Instructions indiquent aux officiers navals la nécessité d'agir avec la plus grande modération — et dans certains cas les commandants ont reçu des Instructions spéciales — dans l'exercice du droit de visite et de recherche, afin d'éviter une inutile déviation du navire hors de sa route.

(1) V. les textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 315, 335 et 347.

5. Un examen des opinions des plus éminents jurisconsultes en matière de droit international démontre que ces jurisconsultes ne prennent pas pratiquement en considération la question d'une recherche dans un port, en dehors d'une enquête au cours d'une procédure régulière devant la Cour des prises.

6. L'assertion du gouvernement de Sa Majesté que la proposition des États-Unis concernant la recherche en mer est incompatible avec la pratique suivie par eux pendant la guerre civile américaine a pour base une conception erronée. Des irrégularités peuvent avoir eu lieu au commencement de cette guerre, mais un examen soigneux des rapports du gouvernement des États-Unis au sujet de la pratique de leurs commandants montre d'une façon concluante qu'il n'y a eu aucune affaire où les navires furent conduits dans un port pour une recherche à faire avant qu'une procédure ait été instituée devant la Cour des prises ou que des captures n'ont jamais été faites pour d'autres motifs que ceux découverts, aux termes de la Note américaine du 7 novembre 1914, « à bord du navire à la suite d'une recherche faite à cet effet et non d'après des faits constatés au moyen de sources extérieures d'information ». Une copie des Instructions adressées aux officiers navals américains le 18 août 1862 pour leur conduite durant la guerre civile est donnée en Appendice.

7. L'objection britannique que les « conditions modernes » justifient la conduite des navires dans un port pour la recherche est basée sur la dimension et l'aptitude à tenir la mer des bâtiments de commerce et sur la difficulté de découvrir exactement le caractère d'une transaction par suite des complications des opérations commerciales du temps présent. Les transactions commerciales de l'époque actuelle, gênées comme elles le sont par la censure des télégrammes et des communications postales de la part des belligérants, ne sont pas, croit-on, essentiellement plus complexes et plus dissimulées qu'elles ne l'étaient dans les guerres de ces dernières années, durant lesquelles la pratique de conduire un bâtiment dans un port en vue de recherches pour obtenir la preuve que le navire pouvait être l'objet d'une procédure de prise ne fut pas adoptée. L'influence de la dimension et de l'aptitude à tenir la mer des navires de commerce sur la recherche à faire en mer a été examinée par un Comité d'experts maritimes, qui a fait le rapport suivant : « A aucune période de l'histoire il n'a été considéré comme nécessaire de déplacer chaque colis de la cargaison d'un navire pour établir le caractère et la nature du commerce de ce navire ou pour déterminer à quel service il est employé ; un tel déplacement n'est pas nécessaire... Les facilités pour aborder et inspecter un navire moderne sont en fait plus grandes qu'autrefois, et aucune différence, en tant que les nécessités du cas l'exigent, ne peut exister entre la recherche sur un navire de 1.000 tonnes et celle sur un navire de 20.000 tonnes — sauf une différence de temps — pour arriver à établir clairement le caractère et la cargaison du bâtiment et la nature du service auquel il est affecté et sa destination... Cette méthode serait d'ailleurs avantageuse aux belligérants intéressés, car elle permettrait à un navire belligérant visitant un navire neutre d'accomplir rapidement son droit de recherche et de devenir libre pour de nouvelles opérations de guerre ».

8. En ce qui touche le caractère et la suffisance de la preuve pour établir la nature de contrebande des chargements, de façon à justifier la détention d'un navire suspect ou d'une cargaison, en vue d'introduire une procédure de prise, il est rappelé que quand un navire a été l'objet d'une poursuite devant la Cour des prises, cette Cour, en vertu d'une pratique ancienne et bien établie, s'est astreinte jusqu'ici à n'examiner à la première audience que les papiers et documents du bord, les marchandises trouvées à bord, ainsi que les réponses écrites des officiers et matelots aux interrogatoires habituels, réponses faites sous serment pour chacun d'eux séparément, dans le plus bref délai possible et sans une communication avec un avocat ou l'avis d'un avocat, afin d'éviter toute possibilité de corruption ou de fraude.

9. Une preuve additionnelle n'est pas autorisée, sauf sur un ordre de la Cour prescrivant une « preuve nouvelle », et seulement après que la cause a été entendue sur les faits déjà établis ou que la nécessité d'une enquête complémentaire a été démontrée d'une ma-

nière évidente. Telle est la pratique qui a été suivie par les Cours des États-Unis pendant la guerre de 1812, la guerre civile américaine et la guerre hispano-américaine, comme cela résulte des décisions de ces Cours. Cette pratique a été adoptée aussi par les Cours de prises britanniques depuis plus d'un siècle. Une pareille procédure a été changée par les règlements de prises anglais édictés pour la présente guerre par l'ordre en Conseil du 5 août 1914. D'après ces nouveaux règlements, il n'y a plus de « première audience » pour l'examen de la preuve établie sur le navire lui-même, et la Cour de prises a désormais le droit de recevoir toutes preuves extérieures, même s'il n'existe aucune présomption au sujet de celles-ci dans l'enquête préparatoire. Le résultat en est, comme il a été dit plus haut, que des navires ou des chargements innocents sont maintenant saisis et détenus sur le moindre soupçon, tandis que des efforts sont faits pour obtenir de sources extérieures des preuves propres à justifier la détention et le commencement des procédures de prises. Cette nouvelle façon d'agir a pour effet d'exposer des commerçants à des risques de pertes, à des retards et à des frais si grands et si onéreux que pratiquement le commerce d'exportation des États-Unis avec les pays neutres d'Europe se trouve sérieusement arrêté.

10. Afin de laisser aux plaignants américains la responsabilité des retards soufferts par les navires et les chargements, l'ordre en Conseil du 29 octobre 1914, ainsi que le montre la Note britannique du 10 février 1915, s'efforce de mettre à la charge du réclamant l'obligation de prouver le caractère de non-contrebande des marchandises dans les cas où ces marchandises sont consignées « à ordre » ou dans ceux où le consignataire n'est pas nommé ou se trouve en territoire ennemi. Sans vouloir admettre que l'*onus probandi* puisse être légitimement laissé à la charge du réclamant dans ces cas, il suffit, pour le but que se propose la présente Note, de faire remarquer que les trois classes de cas indiqués dans l'ordre en Conseil du 29 octobre ne s'appliquent qu'à un petit nombre des saisies ou des détentions qui ont actuellement été faites par des autorités britanniques.

11. La déclaration britannique que, dans la guerre civile américaine, le capteur était autorisé à établir la destination ennemie par « toute preuve en son pouvoir », déclaration à l'appui de laquelle est cité le cas du *Bermuda* (3 Wallace, 515), n'est pas appuyée par les faits de la cause. Le cas du *Bermuda* est un des cas où une « preuve nouvelle » fut ordonnée, et cette procédure avait pour but de déterminer, non pas si le navire devait être détenu et déféré à la juridiction de la Cour des prises, mais si le navire, ayant été placé sous le contrôle de la Cour des prises, devait être relâché ou condamné. Les mêmes règles ont été suivies dans le cas du *Sir William Peel* (5 Wallace, 517). Ces cas ne peuvent donc être convenablement cités pour défendre la manière d'agir d'un capteur britannique qui conduit le navire dans un port pour y obtenir une preuve de source extérieure de nature à justifier la détention du navire pendant les procédures de prises.

12. Il est une autre prétention de la Grande-Bretagne qui ne saurait être acceptée comme une règle de procédure juste et légale. C'est celle d'après laquelle la grande augmentation des importations des pays neutres, voisins des ennemis de la Grande-Bretagne, entraîne une présomption que certaines marchandises, comme le coton, le caoutchouc et d'autres plus ou moins utiles aux buts militaires, quoique destinées à ces pays, doivent être réexportées dans les pays belligérants qui ne peuvent les importer directement, et qu'en raison de ce fait la détention en vue d'une visite de tous les navires trouvés à destination des ports de ces pays neutres est justifiée, malgré que la plupart des articles de commerce aient été placés sur les listes d'embargo de ces pays. Une telle présomption s'écarte trop des faits et présente une trop grande occasion d'abus pour les belligérants : si elle était admise, ceux-ci pourraient entièrement ignorer les droits des neutres en haute mer et détruire avec impunité le commerce neutre. Le gouvernement des États-Unis ne peut admettre qu'une pareille règle devienne une présomption légale, car cela serait contraire à ces principes fondamentaux de justice qui sont le fondement de la jurisprudence des États-Unis et de la Grande-Bretagne.

13. Avant de terminer la discussion sur la prétention de la Grande-Bretagne concernant la présomption tirée de l'augmentation des importations dans les pays neutres, le

gouvernement des États-Unis appelle l'attention sur le fait que le gouvernement de Sa Majesté a admis que les exportations britanniques dans ces pays avaient aussi matériellement augmenté depuis le commencement de la présente guerre. Ainsi la Grande-Bretagne a établi certaines conditions sur lesquelles elle se fonde pour justifier l'arrêt des marchandises américaines destinées à des ports neutres d'Europe. Si les exportations britanniques dans ces ports devaient être encore augmentées, il est clair que, d'après la règle de procédure soutenue par le gouvernement britannique, la présomption de destination ennemie pourrait être appliquée à un plus grand nombre de chargements américains, et le commerce américain souffrirait de cette augmentation en même temps que celle-ci profiterait à la Grande-Bretagne. La Grande-Bretagne ne peut donc espérer que les États-Unis se soumettent à une règle d'une injustice aussi manifeste et permettent que les droits de leurs citoyens soient aussi sérieusement atteints.

14. Lorsque des marchandises sont manifestement destinées à être incorporées dans la masse des marchandises devant être vendues dans un pays neutre, c'est une procédure injustifiée et inquisitoriale que de détenir les chargements pour examiner si les marchandises sont finalement destinées à un pays ennemi ou à l'usage de l'ennemi. Quelles que puissent être les conclusions conjecturales tirées des statistiques commerciales, qui, quand elles sont basées sur la valeur des marchandises, ne donnent pas une preuve certaine sur les quantités, les États-Unis maintiennent leur droit de vendre des marchandises en vue d'augmenter le stock d'un pays neutre et dénoncent comme illégale et injustifiée toute atteinte faite à ce droit par un belligérant sous le prétexte qu'il soupçonne que les marchandises de même nature fournies antérieurement au pays neutre, marchandises que les importations actuelles doivent renouveler ou remplacer, ont été vendues à un ennemi. C'est là une question qui ne regarde pas le vendeur neutre et qui ne peut affecter en rien ses droits de faire le commerce. De plus, en supposant même que des marchandises classées comme contrebande conditionnelle soient destinées à un pays ennemi par l'intermédiaire d'un pays neutre, ce fait ne serait pas en lui-même suffisant pour justifier leur saisie.

15. En raison de ces considérations, les États-Unis, réitérant leur manière de voir sur cette question, ne peuvent faire autre chose que protester contre les saisies de navires faites en haute mer sur de purs soupçons, et contre la pratique de conduire ces navires dans un port en vue d'obtenir, par une recherche ou autrement, afin de justifier des procédures de prises, une preuve qu'il y a eu transport de contrebande ou infraction à l'ordre en Conseil du 11 mars 1915. Comptant sur le respect que le gouvernement britannique a si fréquemment et si uniformément manifesté avant la guerre actuelle pour les principes de justice, le gouvernement des États-Unis espère que le gouvernement de Sa Majesté donnera des Instructions à ses officiers afin de mettre un terme à ces procédés vexatoires et illégaux.

16. *Deuxièmement.* Le gouvernement des États-Unis désire en outre attirer l'attention d'une manière particulière sur les mesures d'un soi-disant « blocus » imposées par l'ordre en Conseil du 11 mars 1915. La Note britannique du 23 juillet 1915 (1) semble confirmer l'intention, indiquée dans la Note du 15 mars 1915 (2), d'établir un blocus assez étendu pour prohiber le commerce avec l'Allemagne ou l'Autriche-Hongrie, même par l'intermédiaire des ports des pays neutres voisins de ces États. La Grande-Bretagne, toutefois, reconnaît, et elle donne des assurances à cet effet, qu'on ne nuira pas au commerce des pays contigus aux territoires de ses ennemis. Cependant, après six mois d'application de l'ordre sur le « blocus », l'expérience acquise par les citoyens américains a convaincu le gouvernement des États-Unis que la Grande-Bretagne a été impuissante dans ses efforts pour distinguer entre le commerce ennemi et le commerce neutre. Des arrangements ont été faits à l'effet de créer dans ces pays neutres des consignataires spéciaux ou des associations consignataires, avec pouvoir de refuser les chargements et de déterminer

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 54.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 40.

si l'état des ressources du pays exige l'importation de nouvelles marchandises. Les intérêts commerciaux américains se trouvent atteints par les complications de ces arrangements, et de nombreux citoyens des États-Unis se plaignent justement de ce que le commerce fait par eux *bona fide* avec les pays neutres est par là grandement réduit, tandis que d'autres affirment que leur commerce avec les neutres, qui montait chaque année à une somme importante, a été entièrement interrompu.

17. Cette pratique est rendue encore plus pénible pour les commerçants neutres par le fait que les autorités britanniques exigent du consignataire la preuve que les chargements ne sont pas destinés à un ennemi de la Grande-Bretagne, même quand les articles figurent sur la liste d'embargo, c'est-à-dire sur la liste des articles saisissables, du pays neutre auquel ils sont adressés, et cela malgré l'assurance donnée dans la dernière Note britannique que l'intervention d'un belligérant dans ces relations commerciales ne peut se produire « qu'à la condition, bien entendu, que celui-ci (le belligérant) puisse établir » que le commerce est fait avec l'ennemi.

18. Tandis que le gouvernement des États-Unis était d'abord disposé à envisager avec bienveillance les mesures britanniques, appelées dans la correspondance mais non dans l'ordre en Conseil du 11 mars un « blocus », à cause des assurances du gouvernement britannique que le trouble apporté au commerce neutre serait réduit au minimum par la liberté laissée aux Cours dans l'application de l'ordre en Conseil et par les Instructions qu'il disait vouloir envoyer aux autorités administratives ou autres chargées d'exécuter les mesures du soi-disant « blocus », ce même gouvernement est maintenant forcé de reconnaître que ses espérances, qui avaient été indiquées dans sa Note du 30 mars 1915 (1), étaient basées sur une mauvaise interprétation des intentions du gouvernement britannique. Désireux d'éviter toute controverse et dans l'espoir que l'application de l'ordre en Conseil serait conforme aux règles établies de droit international, le gouvernement des États-Unis a jusqu'ici réservé la question de la validité réelle de l'ordre en Conseil du 11 mars, tout au moins en ce que cet ordre était considéré par le gouvernement de la Grande-Bretagne comme établissant un blocus dans le sens où ce terme est employé dans le droit et la pratique des nations ; mais, dans les circonstances existant actuellement, le gouvernement américain pense qu'il ne peut admettre plus longtemps que la validité du prétendu blocus ne soit pas contestée.

19. La déclaration de Paris de 1856, qui a été universellement reconnue comme établissant d'une manière correcte les règles du droit international en ce qui touche le blocus, déclare expressément que « les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi ». L'effectivité d'un blocus est manifestement une question de fait. Il est de notoriété publique que les côtes allemandes sont ouvertes au commerce avec les pays scandinaves et que les navires de guerre allemands croisent à la fois dans la mer du Nord et dans la mer Baltique et qu'ils saisissent et conduisent dans des ports de l'Allemagne les navires neutres à destination des ports scandinaves et danois. De plus, par cela même que récemment le coton a été inscrit sur la liste britannique des objets de contrebande de guerre, le gouvernement britannique a lui-même été obligé de reconnaître que le blocus était incapable d'empêcher les chargements de coton de parvenir à ses ennemis ou que des doutes pouvaient s'élever sur la légalité de la forme de blocus qu'il a tenté de maintenir.

20. En outre, c'est un principe essentiel, et universellement accepté, qu'un blocus doit s'appliquer impartialement aux navires de toutes les nations. Cette règle est indiquée dans la déclaration de Londres, elle se trouve dans les règlements de prises de l'Allemagne, de la France et du Japon, et elle a été depuis longtemps admise comme un principe fondamental du droit de blocus. Ce principe, cependant, n'est pas appliqué dans le présent « blocus » britannique, puisque, ainsi qu'il a été indiqué précédemment, les ports allemands sont notoirement ouverts au trafic avec les ports du Danemark, de la

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 45.

Norvège et de la Suède. Ce principe a été si strictement appliqué dans le passé que, lors de la guerre de Crimée, le Comité judiciaire du Conseil privé (*Judicial Committee of the Privy Council*), jugeant en appel, posa en thèse que, si les belligérants eux-mêmes font du commerce avec des ports bloqués, ces ports ne peuvent être considérés comme effectivement bloqués (*The Francisca*, 10 Moore P. C. 137). Cette décision a dans le temps présent une signification spéciale, attendu qu'il est de notoriété publique que la Grande-Bretagne exporte et réexporte de grandes quantités de marchandises à destination de la Norvège, de la Suède, du Danemark et de la Hollande dont les ports, en tant que cela concerne le commerce américain, sont regardés comme bloqués. En fait, la Note britannique du 13 août 1915 (1) indique elle-même que les exportations anglaises de certains articles, comme le coton, l'huile lubrifiante, le tabac, le cacao, le café, le riz, la farine, l'orge, les épices, le thé, le coprah, etc., à destination de ces pays, ont excédé considérablement les exportations britanniques des mêmes articles pour la période correspondante de 1914. Cette Note montre aussi qu'il a été fait un important commerce britannique avec ces pays pour beaucoup d'autres articles, par exemple pour les machines, le bœuf, le beurre, les déchets de coton, etc.

21. Enfin, il n'est pas un principe de droit international mieux établi que celui qui interdit le blocus des ports neutres en temps de guerre. La déclaration de Londres, quoiqu'elle ne puisse être considérée comme liant ses signataires puisqu'elle n'a pas été ratifiée par eux, a été expressément adoptée par le gouvernement britannique sans modification en ce qui concerne le blocus par l'ordre en Conseil britannique du 29 octobre 1914. Or, l'article 18 de cette déclaration déclare spécialement que « les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres ». Cette règle, dans l'opinion du gouvernement des États-Unis, est un exposé exact du droit universellement accepté tel qu'il existe aujourd'hui et tel qu'il existait avant la déclaration de Londres. La portée de la disposition a été expliquée par M. Renault, dans son rapport au Comité de rédaction de la convention, dans les termes suivants : « Cette règle a été jugée nécessaire pour mieux sauvegarder les intérêts commerciaux des pays neutres ; elle complète l'article 1er, d'après lequel un blocus doit être limité aux ports et côtes de l'ennemi, ce qui implique que, puisque c'est une opération de guerre, il ne saurait être dirigé contre un port neutre, *malgré l'intérêt que pourrait y avoir un belligérant à raison du rôle de ce port neutre pour le ravitaillement de son adversaire* ». Comme la Conférence s'est réunie à Londres sur l'invitation du gouvernement britannique, il est important de rappeler les Instructions de sir Edward Grey aux délégués britanniques « indiquant les vues du gouvernement britannique, basées sur les décisions des Cours britanniques », dans lesquelles il était dit : « Un blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi, mais il peut porter sur un ou plusieurs ports ou sur tout le littoral de l'ennemi. Il peut être établi pour empêcher l'entrée seulement ou la sortie seulement, ou les deux ». Il était ajouté : « Lorsque le navire ne doit pas se rendre dans le port bloqué, le fait que les marchandises se trouvant à son bord doivent être envoyées ou par mer ou par terre n'est pas un motif de condamnation ». A l'appui de cette déclaration, sir Edward Grey indiquait plusieurs décisions de Cours de prises britanniques, parmi lesquelles une ancienne, de 1801, portant que des marchandises expédiées de Londres à Emden, de là par terre ou par canal à Amsterdam, port alors frappé de blocus maritime, n'étaient pas sujettes à condamnation pour rupture de blocus (*Jonge Pieter*, 4 C. R. 79). Cette règle a été appliquée depuis un siècle, et il est à peine besoin de rappeler l'affaire du *Matamoros*, bien connue du gouvernement britannique, où est confirmée la même règle, à savoir que des ports neutres ne peuvent être bloqués bien que « le commerce avec échanges sans restriction par voie de terre entre un port neutre et le territoire de l'ennemi nuise incontestablement et très sérieusement à l'efficacité d'un blocus des côtes de l'ennemi ».

22. Sans qu'il soit nécessaire de mentionner les autres éléments d'un blocus régulière-

(1) V. le texte qui précède.

ment imposé, comme une notification de la ligne spéciale des côtes investies, l'établissement de la peine de confiscation, éléments qui font défaut dans le présent « blocus » britannique, il suffit d'indiquer que les mesures anglaises actuelles, considérées par rapport aux trois règles ci-dessus rappelées et universellement admises, ne peuvent être regardées comme constituant un blocus en droit, en pratique ou en fait.

23. Il est en conséquence du devoir du gouvernement des États-Unis d'avertir le gouvernement britannique que le blocus qu'il prétend avoir été établi par l'ordre en Conseil du 11 mars ne peut être reconnu par les États-Unis comme un blocus légal.

24. Puisque le gouvernement de la Grande-Bretagne a attaché une grande importance à la décision de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire du *Springbok*, d'après laquelle des marchandises de contrebande saisies alors qu'elles allaient vers le port neutre de Nassau, bien qu'actuellement destinées aux ports bloqués du Sud, avaient été confisquées, il n'est pas inopportun d'appeler l'attention sur l'opinion qui existait en Angleterre sur cette affaire avant la guerre actuelle, et que sir Edward Grey a ainsi exprimée dans ses Instructions aux délégués britanniques à la Conférence de Londres en 1908 : « Il est extrêmement douteux que la décision de la Cour suprême ait voulu en réalité s'occuper d'un cas de violation de blocus dans lequel aucune question de contrebande ne s'était élevée. Certainement, si telle avait été son intention, la décision serait *pro tanto* en opposition avec la pratique des Cours britanniques. Le gouvernement de Sa Majesté n'a aucune raison de se départir de cette pratique, et vous vous efforcerez d'obtenir que la justesse en soit reconnue d'une manière générale ». Il faut aussi remarquer que les circonstances concernant l'affaire du *Springbok* étaient essentiellement différentes de celles qui se présentent aujourd'hui et auxquelles on cherche à appliquer la règle établie à l'occasion de la susdite affaire. Lorsque se produisit l'affaire du *Springbok*, les ports des États confédérés étaient effectivement bloqués par les forces navales des États-Unis, bien qu'aucuns ports neutres ne fussent fermés, et un voyage continu par l'intermédiaire d'un port neutre exigeait un voyage entièrement par mer devant se terminer par une tentative de forcer la ligne de navires constituant le blocus.

25. *Troisièmement*. Il semble que la Grande-Bretagne admette que si, comme les États-Unis l'affirment, les citoyens américains sont directement et malheureusement affectés par les mesures britanniques relatives à la contrebande et au non-commerce résultant de la saisie des navires et des cargaisons, il y aurait lieu de s'adresser aux Cours de prises que le gouvernement britannique a établies et que, tant que les intéressés n'auront pas épuisé les moyens légaux sans avoir réussi à se faire rendre justice, le gouvernement britannique « ne peut pas continuer à s'occuper par la voie diplomatique des cas individuels ».

26. On déclare que cette manière d'agir a été suivie par les États-Unis pendant la guerre civile américaine et pendant la guerre espagnole, et que les États-Unis et l'Espagne ont confirmé cette pratique en soumettant les décisions de leurs Cours de prises, lorsqu'elles étaient considérées comme injustes ou inexactes, à une révision d'un tribunal international, comme cela a été fait après les traités de 1794 et de 1871. Le motif sur lequel cette déclaration est basée et les résultats qui s'ensuivraient si la procédure suggérée était adoptée donnent l'impression que le gouvernement de Sa Majesté n'a pas confiance dans la solidité ou la force de cette déclaration. Néanmoins, puisque cela a été avancé, je ne peux m'abstenir de présenter certaines considérations qui montreront que la mesure proposée a trait à la forme donnée au dédommagement plutôt qu'à sa substance. Les cas que le gouvernement britannique voudrait voir présenter par les réclamants aux Cours des prises sont essentiellement différents de ceux qui se sont produits entièrement dans les limites de la juridiction d'un pays étranger. Les premiers de ces cas résultent d'actes commis par les autorités navales britanniques sur la haute mer, où la juridiction sur les navires neutres est fondée seulement sur le droit international. Les navires de nationalité étrangère, portant un pavillon neutre et trouvant leur protection dans le pays de ce pavillon, sont saisis sans que des faits autorisent une suspicion raisonnable qu'ils sont destinés à des ports bloqués de l'ennemi ou que leurs cargaisons constituent de la contre-

bande, quoique l'existence de pareils faits soit, d'après le droit international, nécessaire pour rendre une saisie légale. Les officiers semblent trouver leur justification dans les ordres en Conseil et les règlements du gouvernement britannique, en dépit du fait que, dans nombre des cas actuels, les ordres en Conseil et les règlements pour leur application sont eux-mêmes critiqués par les réclamants comme contraires au droit international. Cependant les Cours mêmes qui, d'après ce qui a été dit, doivent administrer la justice aux réclamants mécontents sont liées par les ordres en Conseil. Cela est clairement indiqué dans la Note britannique du 31 juillet (1), qui statue ainsi qu'il suit : « Les Cours de prises britanniques, conformément à l'ancienne forme de commission d'après laquelle elles siègent, doivent juger les affaires conformément à la coutume de l'Amirauté, au droit international, aux lois, règles et règlements actuellement en vigueur à ce sujet ». Ce principe, ajoute la Note, a été récemment énoncé et appliqué par la Cour des prises britannique dans l'affaire du *Zamora*. Il est en conséquence manifeste que, si les Cours des prises sont liées par les lois et les règlements conformément auxquels les saisies et les détentions sont faites, lois et règlements que les réclamants soutiennent être contraires au droit international, ces Cours sont impuissantes à remonter au véritable motif de la requête ou à accorder des dédommagements pour des préjudices de cette nature. Toutefois il est sérieusement désirable que les réclamants soient libres de demander aux Cours de prises une décision sur un conflit entre un ordre en Conseil et une règle de droit international. Comment un tribunal entravé dans sa juridiction et sa procédure par des règlements municipaux peut-il se déclarer lui-même dégagé des restrictions qu'ils lui imposent et appliquer librement les règles du droit international ? Les véritables lois et règlements qui lient la Cour constituent actuellement un objet de différend entre le gouvernement des États-Unis et celui de Sa Majesté britannique. Si la Grande-Bretagne a, comme elle déclare l'avoir fait, suivi le procédé consistant à s'en référer d'abord aux remèdes locaux pour les cas s'étant élevés à l'occasion des guerres américaines, il est probable qu'elle a agi ainsi parce qu'elle savait ou comprenait que les États-Unis n'avaient pas cherché à limiter la juridiction de leurs Cours de prises par des Instructions et des règlements qui violaient le droit et la pratique des nations ou étaient susceptibles de soulever à cet égard des objections.

27. La Note britannique du 10 février 1915 (2) déclare que, lors de la guerre américaine, le gouvernement britannique, « en dépit des remontrances faites de divers côtés, s'en rapporta entièrement aux Cours de prises américaines pour accorder des dédommagements aux parties intéressées dans les cas où il était allégué qu'une capture illégale avait été opérée par des vaisseaux de guerre américains, et ne fit aucune réclamation tant qu'exista la possibilité d'obtenir un dédommagement devant ces Cours ». Le gouvernement des États-Unis rappelle que, au cours de cette guerre, la Grande-Bretagne, dans plusieurs occasions, demanda, par la voie diplomatique, des réparations pour des saisies et des détentions de navires britanniques prétendues faites sans justification légale. On peut citer notamment les cas des navires *Magicienne*, *Don José*, *Labuan et Saxon*. Deux de ces cas avaient été, avant que la demande de réparations eût été faite, portées devant les Cours de prises américaines pour être jugés. On sait aussi que, pendant la guerre des Boërs, quand les autorités britanniques saisirent les navires allemands *Hertzog*, *General* et *Bundesrath* et qu'elles les relâchèrent sans qu'aient eu lieu des poursuites devant le tribunal des prises, un dédommagement pour les dommages soufferts fut l'objet d'arrangements par la voie diplomatique.

28. Il y a, en outre, un préjudice réel et important pour lequel les Cours de prises ne se présentent pas comme des moyens d'en accorder la réparation. Ce préjudice est causé par l'effet désastreux des méthodes employées par les gouvernements alliés en ce qui concerne le droit général des États-Unis de se livrer au commerce international en toute liberté, à l'abri des restrictions inusitées et arbitraires imposées par les nations belligé-

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 58.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 9.

rantes. Des retards injustifiés et des dépenses résultant de la conduite des navires dans un port pour une recherche et une enquête sur un simple soupçon ont un effet désastreux sur les entreprises commerciales, quelque régulières qu'elles puissent être, et le dommage qui en est la suite ne peut être évalué d'une manière équitable. La menace d'une intervention dans un commerce régulier oblige les navires à s'écarter de leurs routes commerciales habituelles; les assurances sur les navires et les cargaisons sont rendues impossibles; les exportateurs pour la même raison ne peuvent pas ou ne veulent pas envoyer leurs marchandises sur des marchés étrangers et les importateurs n'osent pas acheter des marchandises à l'étranger parce qu'ils craignent de les voir saisies illégalement ou de ne pouvoir procéder à leur transport. Pour de tels préjudices, le remède n'est pas dans un recours aux Cours instituées en vue de connaître des réclamations au sujet de marchandises détenues ou condamnées. Les Cours de prises, si elles avaient la liberté d'appliquer le droit international, pourraient accorder une indemnité équitable pour tous préjudices déterminés soufferts par des intérêts privés; mais les Cours de prises britanniques, auxquelles les citoyens des États-Unis doivent s'adresser pour obtenir des réparations, ne peuvent manifestement pas remédier au préjudice causé au commerce d'une nation par la menace d'une ingérence injustifiée dans la marche régulière et normale de ce commerce.

29. Il y a un autre motif pour lequel les citoyens américains ne peuvent pas soumettre aux Cours de prises britanniques, afin d'en avoir réparation, les dommages résultant pour eux de détentions et de saisies injustes. Et je ne puis le passer sous silence. C'est le fondement de la juridiction que possèdent les Cours britanniques pour connaître de ces affaires. La juridiction à laquelle sont déférés les navires marchands en haute mer est celle du pays dont ils portent régulièrement le pavillon. La liberté des hautes mers est un principe fondamental de la loi et de la pratique des nations. Des règlements municipaux émanant d'un pouvoir belligérant ne peuvent ni conférer juridiction ni établir des règles de procédure en ce qui touche la légalité des saisies de navires de nationalité neutre en haute mer. Le droit international seul contrôle l'exercice du droit du belligérant de saisir et de détenir de tels navires. Les lois et règlements municipaux faits en violation des droits internationaux d'un autre pays ne peuvent s'appliquer aux navires de ce pays sur les hautes mers et ne sauraient justifier une nation belligérante à les conduire dans ses ports et, après les avoir illégalement amenés sous sa juridiction territoriale, à les obliger à se soumettre à ses lois et règlements intérieurs. Un contrôle obtenu de cette façon est contraire à ces principes de justice et d'équité que toutes les nations doivent respecter. Une telle pratique doit vicier toute disposition d'une Cour municipale concernant des biens qui ont été l'objet de la décision de cette Cour. Le gouvernement des États-Unis a, en conséquence, vu avec surprise et avec peine la tentative du gouvernement de Sa Majesté d'attribuer, par l'emploi illégal de la force, aux Cours de prises britanniques juridiction pour leur permettre d'appliquer aux navires et aux cargaisons de nationalité neutre saisis en haute mer les lois et ordres municipaux qui ne peuvent régulièrement avoir de force qu'à l'intérieur des eaux territoriales de la Grande-Bretagne ou vis-à-vis des navires de nationalité britannique se trouvant sur les hautes mers.

30. Dans ces conditions, le gouvernement des États-Unis pense qu'il ne peut raisonnablement conseiller à ses citoyens de chercher des réparations devant des tribunaux qui, dans son opinion, ne sont pas autorisés, par l'application absolue du droit international, à accorder un dédommagement, ni leur déconseiller de présenter leurs réclamations directement au gouvernement britannique par les voies diplomatiques.

31. Le gouvernement des États-Unis est avisé que des navires et des cargaisons conduits dans un port pour être examinés avant d'être soumis à une procédure de prise, sont relâchés seulement à la condition que les frais et dépenses encourus par cette injuste façon de procéder, tels que droits de pilotage, frais de quais, indemnités de surestaries, droits de port, frais de magasinage, frais de déchargements, etc..., soient payés par les réclamants, ou à la condition que ceux-ci signent un acte par lequel ils se désistent de toutes demandes subséquentes auprès du gouvernement britannique relative-

ment à ces frais et dépenses. Le gouvernement américain ne veut pas croire qu'un traitement aussi peu généreux doive continuer à être appliqué aux citoyens américains par le gouvernement de Sa Majesté britannique ; mais, afin que la conduite du gouvernement des États-Unis soit clairement comprise, je profite de cette occasion pour informer Votre Excellence que ce gouvernement dénie que les frais relatifs à ces détentions puissent être régulièrement imposés à un commerce innocent ou qu'un désistement d'un droit à indemnité exigé des citoyens américains dans de telles conditions de contrainte puisse les empêcher d'obtenir des réparations par les voies diplomatiques ou par tous autres moyens pouvant leur être ouverts.

32. Avant de terminer cette Note, dans laquelle de fréquentes références sont faites au trafic de contrebande et aux articles de contrebande, il est nécessaire, afin d'éviter toute possibilité de fausse interprétation, d'indiquer clairement au gouvernement de Sa Majesté qu'il n'y a eu aucune intention de la part du gouvernement des États-Unis, au cours de cette discussion, de renoncer au droit de présenter toutes objections qu'il croira devoir faire sur les convenances et le droit pour le gouvernement britannique d'inscrire sur la liste de contrebande de guerre certains articles qui ont été insérés. Le gouvernement des États-Unis se réserve le droit de faire de cette question le sujet d'une communication ultérieure au gouvernement de Sa Majesté.

33. Je pense qu'il a été démontré d'une manière concluante que les méthodes que la Grande-Bretagne s'est efforcée d'employer pour acquérir et faire la preuve d'une destination ennemie des marchandises chargées pour des ports neutres, et pour imposer un caractère de contrebande à ces cargaisons, sont injustifiables ; que le blocus, sur lequel ces méthodes sont en partie fondées, est ineffectif, illégal et insoutenable ; que la procédure judiciaire offerte comme moyen de réparation pour un préjudice causé au commerce international est entièrement insuffisante à remplir ce but, et que dans de nombreux cas une juridiction a été revendiquée en violation du droit international. Les États-Unis, en conséquence, ne peuvent pas admettre l'atteinte portée aux droits des neutres par ces mesures, qui sont évidemment des mesures de représailles, par suite illégales, dans leur conception et dans leur nature, et qui tendent à punir les ennemis de la Grande-Bretagne pour de prétendues illégalités commises par eux. Les États-Unis n'auraient eu aucune objection à faire contre ces mesures si leurs propres intérêts et les intérêts des neutres n'avaient pas été affectés par elles, mais dès lors que ces intérêts ont souffert, ils ne peuvent pas consentir à ce qu'une atteinte soit portée à leurs droits et à leurs intérêts sous le prétexte que la situation géographique exceptionnelle des ennemis de la Grande-Bretagne exige ou justifie des pratiques oppressives et illégales.

34. Le gouvernement des États-Unis désire, dès lors, faire comprendre de la manière la plus sérieuse au gouvernement de Sa Majesté qu'il doit insister pour que les relations entre lui et le gouvernement de Sa Majesté soient gouvernées, non par une politique de circonstances, mais par ces règles établies du droit international que la Grande-Bretagne a, dans le passé, demandé aux États-Unis d'appliquer quand ceux-ci se trouvaient comme belligérants engagés dans une lutte pour leur existence nationale. Il est de la plus haute importance pour les neutres que, non seulement aujourd'hui mais encore dans l'avenir, les principes du droit international soient maintenus intégralement.

35. Les États-Unis assument sans hésitation la tâche de se faire les champions de l'intégrité des droits des neutres qui ont reçu la sanction du monde civilisé, contre la conduite illégale des nations belligérantes qui est due à l'intensité du grand conflit dont les contrées de l'Europe sont maintenant le théâtre. Ils employeront toutes leurs énergies à l'accomplissement de cette tâche, en appliquant toujours cette impartialité dont depuis le commencement de la guerre ils se sont efforcés de faire preuve dans leurs relations avec les pays belligérants.

Je joins comme suppléments à cette Note les Instructions de l'ordonnance navale des États-Unis du 18 août 1862 et un état des navires détenus par les autorités britanniques.

Je suis, etc...

Robert Lansing.

Appendice n° 1.

Instructions du secrétaire de la marine des États-Unis aux chefs d'escadres commandant des escadres et aux officiers commandant des croiseurs, relatives au droit de recherche, en date du 18 aout 1862.

Département naval, 18 août 1862.

Monsieur,

Quelques incidents récents au sujet de la capture de navires et des questions relatives au blocus nécessitent qu'il soit fait un résumé des Instructions rendues jusqu'ici de temps en temps et aussi des restrictions et des précautions à observer par nos escadres et nos croiseurs. Il est essentiel, dans l'important conflit actuellement engagé, que nous montrions une grande douceur en même temps qu'une grande fermeté, et que nous manifestions au monde que l'intention de notre gouvernement est de proclamer et de maintenir nos propres droits tout en ayant un scrupuleux égard pour les droits d'autrui. C'est dans cette vue que les Instructions suivantes sont expressément données :

1° Vous exercerez une vigilance constante pour empêcher les fournitures d'armes, de munitions et la contrebande de guerre de pouvoir être portées aux insurgés, mais dans aucunes circonstances vous ne saisirez de navires dans les eaux d'une nation amie.

2° En même temps que vous exercerez diligemment le droit de visite de tous les navires suspects, dans aucun cas vous ne poursuivrez ni ne tirerez contre un navire étranger sans montrer vos couleurs et sans lui donner, suivant l'usage, un avertissement préliminaire que vous désirez l'aborder et le visiter.

3° Lorsque la visite a été faite, le navire ne doit pas être saisi sans qu'une recherche soigneuse ait eu lieu, de façon qu'il soit raisonnable de croire qu'il se trouve engagé dans un transport de contrebande de guerre pour les insurgés ou à destination de ceux-ci et de leurs ports directement ou indirectement par transbordement, ou autrement qu'il soit occupé à une violation de blocus. Si, après la visite et la recherche, il apparaît, à votre satisfaction, que le navire est de bonne foi et sans contrebande, qu'il appartient réellement à un port ami ou neutre ou va d'un tel port à un autre, qu'il n'appartient pas à un port en la possession des insurgés ou n'est pas à destination ou en provenance d'un tel port, il ne peut être régulièrement saisi.

4° Afin d'éviter toute difficulté et toute erreur au sujet des papiers appartenant strictement au navire capturé, et des dépêches ou des paquets sous sceaux officiels qu'il transporte, vous devrez, aux termes du droit, « conserver tous les papiers et écrits trouvés à bord et transmettre tous les originaux intacts au juge du district auquel la prise est conduite pour qu'il soit procédé à son examen » ; mais les sceaux officiels, les serrures, les fermetures d'autorités étrangères ne seront brisés dans aucun cas et sous aucun prétexte ; les paquets protégés par eux ne seront pas examinés par les autorités navales, mais tous sacs ou autres objets renfermant ces paquets, et dûment saisis et fermés par des autorités étrangères, devront, à la discrétion du fonctionnaire des États-Unis auquel ils seront remis, être délivrés au consul, à un officier commandant de marine ou à une légation du gouvernement étranger pour être ouverts, étant convenu que, s'il est trouvé de la contrebande ou quelque preuve concernant le caractère du navire capturé, remise en sera faite à la Cour des prises ou au secrétaire d'État à Washington, et les sacs ou paquets pourront être en même temps remis à ce Département jusqu'à ce que les propres autorités du gouvernement étranger puissent les recevoir sans retard.

Vous êtes spécialement informés que le fait qu'un vaisseau suspect vous a été indiqué comme croisant dans des limites ordonnées par ce Département ne saurait vous autoriser en aucune manière à vous départir de la pratique des règles sur la visite, la recherche et la capture prescrites par le droit international.

Très respectueusement,

Giceon Welles,
secrétaire de la marine.

Appendice n° 2.

État concernant les navires détenus par les autorités britanniques.

10 septembre 1915.

1) Des navires, dont les cargaisons et les papiers étaient de nature à exiger un certain temps pour examen, ont été retenus dans des ports britanniques, pour l'information du gouvernement, pendant des périodes prolongées, dans quelques cas pour plus d'un mois, et ont été ensuite relâchés sans qu'une procédure devant la Cour des prises ait été instituée.

Le vapeur *Chester*, qui faisait voile de Baton Rouge pour Rotterdam avec une cargaison d'huile d'éclairage, a été emmené à Falmouth le 21 septembre 1914 et y est resté jusqu'au 4 novembre de cette année.

Le vapeur *Ocean*, transportant la même espèce de cargaison de New-York à Rotterdam, a été conduit à Plymouth le 23 septembre 1914 et a été relâché le 5 novembre.

Le vapeur *Charlois* et le vapeur *New-York*, ayant des chargements semblables, ont été conduits dans des ports britanniques le 30 septembre et le 12 octobre 1914, respectivement, et relâchés le 27 octobre.

Les vapeurs *American* et *Rotterdam*, chargés d'huile pour Rotterdam, ont été aussi retenus dans des conditions semblables à celles des navires qui viennent d'être mentionnés à la fin de 1914.

Le vapeur *Christian Knudsen*, transportant une cargaison d'huile, consignée à une corporation danoise à Copenhagne, a été amené dans le port de Kirkwall, détenu pendant 11 jours, puis relâché.

Des navires transportant de l'huile des États-Unis à des marchés établis depuis longtemps dans les pays scandinaves ont à plusieurs reprises été détenus sans avoir été envoyés à la Cour des prises pour adjudication. Parmi ceux-ci on peut citer le *Brindilla*, le *Platuria*, le *Wico*, le *Polarine*, le *Pioneer*, le *Llama*, le *Muskogee* et le *John D. Rockefeller*.

Le vapeur *Denver*, qui transportait une pleine cargaison de coton de Norfolk à Brême et qui avait été chargé sous la surveillance d'un officier consulaire britannique, a été conduit à Kirkwall en janvier dernier, comme le Département en a été informé par le gouvernement britannique, précisément pour l'examen de ses papiers et la vérification de sa cargaison.

Le *George W. Hawley* a été retenu un mois parce qu'il avait refusé de se soumettre à une exigence des autorités britanniques tendant au déchargement de certaines marchandises qu'il transportait, la destination illégitime de ces marchandises ne paraissant pas avoir été établie par quelque preuve. Le navire transportait un chargement mélangé, qui comprenait de l'huile. Les autorités britanniques ont soutenu que le navire devait décharger l'huile, qui, d'après l'expéditeur, était consignée à un de ses agents depuis longtemps établi en Suède. Finalement, on a admis que le navire serait relâché par un acte de faveur.

Le vapeur *Wico* a été retenu par les autorités anglaises en mars dernier. Le gouvernement des États-Unis a été avisé que le ministre britannique à Stockholm avait informé le ministre suédois des affaires étrangères que le navire était arrivé dans un port anglais avec un plein chargement d'huile pour une maison de Stockholm et que, eu égard à la saisie récente par un vaisseau de guerre allemand du vapeur *Bryssel* et de sa cargaison, le gouvernement britannique exigeait du gouvernement suédois des assurances complètes, avant de l'admettre à se rendre à sa destination, qu'il ne subirait pas le sort du *Bryssel*. Postérieurement, le gouvernement américain a été informé que le navire avait été autorisé à partir, mais que le gouvernement britannique estimait que, dans le cas où d'autres cargaisons allant à Stockholm seraient saisies par des vaisseaux allemands, la question de savoir s'il faut permettre à des cargaisons d'huile de se rendre à leur destination devrait être sérieusement considérée à nouveau.

Le vapeur *Llama*, chargé d'huile pour un port scandinave, a été amené à Kirkwall et

ensuite relâché le 5 juin dernier. Après être parti de Kirkwall, le navire a été de nouveau arrêté le 6 juin, et, quoique l'officier du vaisseau de guerre qui avait saisi le *Llama* eût apparemment vu les papiers de relâche du navire, il plaça à son bord un équipage de prise et lui enjoignit d'aller à Aberdeen et de là à Leith, où il fut finalement relâché le 12 juin, mais qu'à raison d'un manque de charbon il ne quitta vraiment que le 15 juin.

2) Des navires ont été retenus jusqu'à ce qu'ils aient reconsigné leurs cargaisons à un consignataire dans un pays neutre désigné par le gouvernement britannique.

Le vapeur *Seguranca*, qui transportait une cargaison ordinaire de New-York en Hollande, a été détenu au grand préjudice des propriétaires du navire et des affréteurs dans un port britannique pendant la plus grande partie d'avril dernier, afin que sa cargaison puisse être reconsignée au Netherlands Oversea Trust. Le manifeste a montré que la cargaison entière était consignée au nom de consignataires en Hollande et était accompagnée de certificats du consul général britannique à New-York, déclarant que le chargement avait été inspecté par son inspecteur et que le navire ne contenait pas d'autre chargement que celui indiqué au manifeste. Une grande partie du chargement, consistant en fruits frais accumulés dans la cale du navire, était sujette à dépérissement avec une grande rapidité.

Un traitement pareil a été imposé au vapeur *F. J. Lisman*, qui fut détenu à Londres pendant le mois de juin dernier. Il apparaît que, après une détention prolongée du navire de plus d'un mois, les représentants des affréteurs furent contraints de décharger à la fois les articles de contrebande et les articles de non contrebande et que le capitaine et les affréteurs, malgré leurs efforts pour se soumettre aux conditions des autorités britanniques, abandonnèrent finalement le voyage.

Les vapeurs *A. A. Raven* et *Vitalia*, transportant des objets indiqués comme contrebande conditionnelle, furent détenus dans un port anglais en mars dernier jusqu'à ce que les marchandises expédiées à des consignataires spécifiés en Hollande pussent être consignées au Netherlands Oversea Trust.

Le vapeur *Neches* a été détenu en mai dernier pour environ trois semaines, afin que l'expédition de coton destinée à Rotterdam pût être consignée au Netherlands Oversea Trust.

Le vapeur *Zzandjik* a été détenu en juin dernier, comme le Département en a été informé, pendant que le ministre britannique à la Haye faisait des enquêtes pour savoir si le Netherlands Oversea Trust accepterait la consignation du chargement.

3) Des détentions ont eu lieu sans une preuve indiquant un motif vraisemblable.

Le vapeur *Annam*, qui a été détenu à Kirkwall en avril dernier, transportait des produits alimentaires des États-Unis à des ports suédois. Il a été détenu à cause de « suspicion », comme déclara le gouvernement britannique, qu'une partie de sa cargaison était destinée pour l'Allemagne.

Le vapeur *Dronning Olga* fut détenu à Kirkwall en avril dernier, et sa cargaison qui consistait en coton et en produits alimentaires fut déférée à la Cour des prises, comme le Département en a été informé par le gouvernement britannique, parce que celui-ci « pensait » qu'elle était destinée ultérieurement à l'Allemagne.

Le vapeur *Hilding*, qui quitta New-York pour Copenhague avec une cargaison ordinaire consistant principalement en produits alimentaires, fut saisi et conduit à Leith en avril dernier, et le gouvernement a été informé que la cargaison avait été saisie comme contrebande, avec la prétention de la détenir conformément à l'ordre en Conseil du 11 mars 1915, si la preuve était faite que les marchandises constituaient de la contrebande.

De nombreux autres cas peuvent encore être cités.

Les vapeurs *Christian Knudsen* et *Platuria*, transportant de l'huile de New-York au Danemark, furent détenus par les autorités britanniques à l'automne dernier, emmenés dans des ports britanniques et gardés jusqu'à ce que le gouvernement britannique, comme il le déclara, pût faire une enquête sur la destination de la cargaison. Postérieurement, le gouvernement des États-Unis a été informé que les navires ont été détenus en attendant des garanties du Danemark au sujet de l'exportation du chargement et

que les ordres ont été donnés pour la relâche des navires dès la réception des garanties satisfaisantes.

Le vapeur *Brindilla*, qui partit de New-York le 13 octobre dernier avec un chargement d'huile pour Alexandrie, a été conduit dans le port d'Halifax et plus tard relâché, comme le Département en a été avisé, quand les autorités britanniques furent informées que le chargement du navire était attendu à Alexandrie.

Le vapeur *Ambra* a été emmené dans un port britannique en juillet dernier, et le gouvernement a été informé que ce navire avait été détenu pendant les enquêtes instituées en ce qui concerne la destination de certains articles de sa cargaison. Environ une semaine après, le navire a été autorisé à poursuivre son voyage.

Au mois de juillet dernier, le gouvernement américain a été avisé par le gouvernement britannique que la détention prolongée des steamers *Polarine*, *Platuria* et *Pioneer*, chargés d'huile, était due au fait que l'attention du gouvernement de Sa Majesté avait été récemment attirée sur les très grandes quantités d'huile qui avaient été expédiées aux pays scandinaves pendant les quelques derniers mois, que ce gouvernement avait toute raison de suspecter qu'une portion de l'huile était destinée à des pays ennemis, et que la succession rapide de l'arrivée de ces vapeurs nécessitait l'institution d'enquêtes sur la destination finale de l'huile. Les propriétaires de ces navires et de leur cargaison se sont plaints au gouvernement des États-Unis de leur détention, déclarant que les navires transportaient les cargaisons habituelles consignées de bonne foi à des succursales depuis longtemps établies dans des pays neutres, et ils ont représenté de plus que, depuis que des approvisionnements de Russie et de Roumanie ont été empêchés d'entrer dans des ports scandinaves, une grande augmentation d'affaires devait être espérée avec ces ports, mais qu'il a été reconnu que pendant les cinq premiers mois de l'année 1915 les expéditions totales de tous produits pétrolifères vers les pays en question avaient été moindres que dans la même période de l'année passée, alors que les affaires dans les années antérieures avaient constamment augmenté.

4) Des navires ont été retenus, conformément aux déclarations du gouvernement britannique, à cause de la manière dont les chargements étaient consignés.

Le vapeur *Einerjarl* a été amené à Kirkwall en mai dernier, et sa cargaison de graines de coton, chargée de Newport News pour le Danemark, que les affréteurs représentent comme devant être employée exclusivement à la consommation du Danemark, a été saisie. Le gouvernement américain a été informé que la cargaison fut déchargée parce qu'elle était consignée « à ordre ».

Les vapeurs *Alfred Nobel*, *Björstjerne Björnson* et *Friedland* ont été saisis l'automne dernier parce que leurs chargements étaient consignés « à ordre ».

Les chargements des vapeurs *America* et *Artemis* ont été déférés à la Cour des prises suivant l'ordre en Conseil du 11 mars 1915, attendu que, les marchandises ayant été consignées par les expéditeurs à eux-mêmes, il n'y avait aucune garantie de leur destination finale.

5) Des marchandises ont été saisies par le gouvernement britannique par le motif, ainsi que le gouvernement des États-Unis en a été informé, que le pays auquel elles étaient expédiées ne prohibait par leur exportation.

A la fin de l'année 1914, le cuivre expédié des États-Unis en Suède sur les vapeurs *Francisco*, *Antares*, *Idaho*, *Tyr* et *Torento* fut saisi par les autorités britanniques parce que, comme le gouvernement anglais l'a déclaré, le gouvernement suédois n'avait pas alors prohibé la réexportation du cuivre de Suède.

Un chargement de caoutchouc sur le navire suédois *Zamora* a été déféré à la Cour des prises en janvier dernier, parce que, d'après les déclarations du gouvernement britannique, il n'y avait pas une prohibition d'exportation hors du Danemark comprenant le caoutchouc sous toutes ses formes.

6) Les autorités britanniques ont fréquemment saisi des articles classés comme contrebande, articles déclarés contrebande conditionnelle, aussi bien que des marchandises de non contrebande, expédiées dans les pays scandinaves, en Hollande et en Italie, à ce

moment neutre, quoique la réexportation de tels objets en dehors de ces pays eût été défendue.

En décembre dernier, le vapeur *Tellus* reçut l'ordre de décharger un chargement de cuivre, expédié de New-York directement à destination de Milan (Italie), bien qu'un décret italien du 13 novembre 1915 eût défendu l'exportation des marchandises ainsi expédiées.

Le vapeur *Joseph W. Fordney* a été saisi à 4 milles de la côte de Norvège et, sous la garde d'un équipage de prise, il a été amené à Kirkwall le 8 avril dernier. Le manifeste du navire montrait que la cargaison consistait entièrement en fourrage pour bestiaux consigné à une personne à Malmoé (Suède). Il paraît, d'après l'information donnée au gouvernement américain, qu'une attestation concernant le caractère et la destination de la cargaison, donnée par l'expéditeur de la cargaison entière, était attachée à la lettre de chargement, et que cette attestation comprenait un certificat du consul général britannique et du consul suédois et aussi une déclaration du dernier que l'exportation de Suède des marchandises, dont le navire était chargé, était prohibée. Le navire fut amené dans un port britannique et la cargaison déchargée. Le gouvernement des États-Unis a été informé par le gouvernement anglais que, en dehors de l'incertitude de l'adresse du consignataire de la cargaison de ce navire, le gouvernement de Sa Majesté avait une preuve que cette cargaison n'était pas destinée *de bonne foi* à la consommation suédoise, mais était destinée à l'Allemagne.

D'autres cas nombreux analogues pourraient être cités, y compris les cas de détention de navires transportant de l'huile à des ports scandinaves, qui ont été mentionnés.

7) Des détentions ont eu lieu jusqu'à ce qu'on eût reçu l'assurance que les marchandises embarquées devaient passer par un pays neutre aux alliés de la Grande-Bretagne.

Le vapeur *Leelanaw*, qui transportait un chargement de coton de Galveston à Gothenburg par transit à Moscou, a été détenu dans un port britannique dans les premiers jours de juin dernier. En ce qui concerne la détention de ce navire, le Foreign Office anglais a dit : « Eu égard au fait que le coton a été maintenant placé sur la liste suédoise de prohibition d'exportation, le gouvernement de Sa Majesté a jugé convenable de ne pas autoriser ce grand chargement à aller sur Gothenburg avant d'être assuré qu'il a grande chance d'arriver à ce qui est déclaré sa destination dernière ». Après près d'un mois de détention, le navire a été relâché à la condition qu'il partirait directement pour Archangel.

Les vapeurs *Jentland* et *Syrius* semblent avoir été récemment détenus dans des circonstances semblables à celles du vapeur *Leelanaw*.

8) De temps en temps le gouvernement des États-Unis a été informé de la saisie de cargaisons sur le motif qu'il était connu que les consignataires faisaient le commerce avec l'ennemi ou qu'on les suspectait de le faire.

En janvier dernier, le gouvernement américain a été avisé par le gouvernement britannique que ce dernier gouvernement avait été contraint de soumettre à la Cour des prises une expédition de caoutchouc à bord du navire suédois *Zamora*, parce que le consignataire des marchandises était considéré comme fort suspect et qu'il y avait raison de croire que la destination dernière du caoutchouc était les forces ennemies.

9) Des navires ont été saisis et amenés dans un port, et ils ont été requis par les autorités britanniques de payer le pilotage, l'asile, le déchargement, l'entrepôt, l'emmagasinage ou d'autres droits, frais et dépenses avant la décision judiciaire de la validité de la saisie du navire ou de la cargaison.

Des exemples d'un tel traitement de navires peuvent être trouvés dans les cas de détention du vapeur *Neches* en mai dernier, de l'*Ogeechee*, qui fut saisi en avril dernier, et de l'*Antilla*, qui a été saisi en février dernier et soumis à une longue détention. Dans le cas du dernier navire mentionné, il semble toutefois que les frais de déchargement ont été supportés par le gouvernement britannique.

10) Détentions de navires venant de ports européens.

Le vapeur *Ogeechee*, qui quitta Brême le 3 avril dernier pour les États-Unis, a été

détenu à Sharpness et forcé de décharger son entière cargaison, qui consistait en environ 200 chargements de marchandises d'une urgente nécessité pour des citoyens américains. Dans la plupart, sinon dans tous les cas, il apparaît que la propriété de ces marchandises à l'époque de leur saisie avait passé à des consignataires américains. Dans quelques cas, des citoyens américains avaient fait des contrats pour la vente des marchandises qui leur avaient été consignées et furent empêchés de mettre à exécution leurs contrats.

La relaxe des chargements du navire a été autorisée sur la production de preuves quant à la propriété américaine des marchandises avant le 11 mars 1915. Des consignataires américains, afin d'éviter des pertes, se sont efforcés de se soumettre aux conditions sur la présentation de preuves.

Le vapeur *Neches*, qui a quitté Rotterdam pour les États-Unis, a été amené à Londres et contraint en juin dernier de décharger sa cargaison par le motif, apparemment, que les marchandises venaient originairement de Belgique. Le navire fut détenu environ un mois, et, après avoir subi des dommages, s'élevant approximativement à £ 1.500, à la suite d'une collision avec un autre navire se trouvant sous le contrôle de l'Amirauté britannique, et avoir été impliqué dans un litige au sujet de cette collision, il a été autorisé à partir.

Ce qui suit est une liste des navires détenus avant le 11 mars dernier, parmi lesquels s'en trouvent quelques-uns de la détention desquels il a été donné brièvement des détails dans le présent Memorandum : *Platuria*, *Brindilla*, *John D. Rockefellen*, *Kroonland*, *Noorham*, *Rotterdam*, *Sandefjord*, *Thomas*, *J. Fordney*, *Fram*, *Edward Pierce*, *Ellen*, *Tellus*, *Sif*, *Kim*, *Canton*, *Ogeechee*, *Friedland*, *Gallileo*, *Uller*, *Verona*, *Zuiderdijk*, *Greenbrier*, *Herm*, *Arkansas*, *Ascot*, *Carolyn*, *Breiford*, *Bergensfjord*, *Björnstjerne Björnson*, *Ida Cuneo*, *Kentucky*, *General Minetonka*, *General*, *Caloric*, *Denver*.

747

Italie. — Décret du 16 mai 1915, n° 659, suspendant l'application des articles 211 et 243 du code de la marine marchande dans le cas de participation de l'Italie a l'actuel conflit international (*Gazzetta Ufficiale* du 22 mai 1915, n° 126) (1).

Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

Vu le code de la marine marchande du Royaume d'Italie (titre IV) ;

Attendu que les puissances belligérantes dans l'actuel conflit international exercent le droit de prise, et ont retenu dans leurs propres ports les navires marchands ennemis qui s'y trouvaient au début des hostilités ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec celui des grâce, justice et cultes ;

(1) Sous ce titre « Le but du décret », un communiqué du ministère de la marine publié par l'Agence Stefani le 23 mai en précisait ainsi le sens :

« On a donné à la mesure récente qui a suspendu l'application des articles 211 et 243 du code de la marine marchande une interprétation d'après laquelle le gouvernement italien viserait en agissant comme il l'a fait à se soustraire à l'observation des règles de droit international qui régissaient la matière. Cette interprétation est inexacte. Le gouvernement italien entend, autant qu'il lui sera possible, observer ces prescriptions et plus particulièrement la convention de la Haye qui règle la matière. La non application des articles dont il s'agit a seulement pour but de supprimer les difficultés qui auraient été prévenues par un règlement de droit public interne en ce qui concerne des rapports qui relèvent du droit international ».

Nous avons décrété et décrétons :

Article unique. — Dans le cas de participation de l'Italie au conflit international actuel, ne seront pas appliqués les articles 211 et 243 du code de la marine marchande (1).

Le présent décret, qui aura effet du jour de sa publication, sera présenté au Parlement pour être converti en loi.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie,* invitant tous ceux qu'il concerne à l'observer et le faire observer.

Fait à Rome, le 16 mai 1915.

VICTOR-EMMANUEL.
SALANDRA, VIALE, ORLANDO.

748

Allemagne et Italie. — ACCORD DU 21 MAI 1915 ENTRE L'ALLEMAGNE ET L'ITALIE CONCERNANT LE TRAITEMENT DE LEURS SUJETS RESPECTIFS ET DES BIENS DE CEUX-CI DANS LE CAS DE DÉCLARATION DE GUERRE ENTRE LES DEUX PAYS (2).

Article 1er. — Les Allemands en Italie et les Italiens en Allemagne seront protégés dans leurs personnes et dans leurs biens conformément aux lois et aux règles juridiques fondamentales en vigueur dans les deux États.

Art. 2. — Ils pourront continuer à résider librement dans le pays, exception faite pour les territoires et les localités indiqués par les autorités compétentes et sauf les mesures restrictives et de police qui pourront être édictées éventuellement à leur égard dans l'intérêt de la sûreté de l'État et de l'ordre public ou dans l'intérêt de leur sûreté personnelle.

Ils seront en outre autorisés à quitter le pays dans les délais et par les voies que les autorités compétentes détermineront ainsi qu'elles le jugeront opportun, à la seule exception des officiers en activité de service ou en retraite, et des individus poursuivis ou condamnés pour des infractions de droit commun. Les individus quittant le pays auront le droit d'emporter avec eux tout ce qui leur appartient, sauf les objets dont l'exportation a été interdite d'une manière générale.

(1) Les deux articles à ne pas appliquer sont les suivants :

Art. 211. — « La capture et la prise des navires marchands d'une nation ennemie faites par des navires de guerre de l'État seront abolies, par voie de réciprocité, à l'égard des puissances qui useront d'un traitement semblable en faveur de la marine marchande nationale.

« Le traitement de réciprocité devra résulter de lois locales, de conventions diplomatiques ou de déclarations faites par l'ennemi avant le début des hostilités ».

Art. 243. — « Les navires marchands d'une nation ennemie, qui se trouveront dans les ports ou sur le littoral de l'Etat au moment de la déclaration de guerre, seront libres d'en sortir en tout temps, sauf le cas où par suite de circonstances spéciales le gouvernement croira devoir prescrire un délai pour leur départ.

« A cette fin, les navires dont il s'agit seront à leur départ munis d'un sauf-conduit pour se rendre dans leur pays.

« Toutefois, par voie de représailles, il pourra y avoir lieu à l'embargo ou à la confiscation de ces navires, quand l'ennemi aura commencé les hostilités en capturant les navires nationaux se trouvant dans ses ports, ou en opérant des extorsions dans les provinces de l'Etat ».

(2) Cet accord n'a pas été exécuté. — Des traductions de l'accord, qui n'a pas fait l'objet d'une publication officielle, ont paru dans le *Journal du droit international*, t. XLIII (1916), p. 407, et dans la *Revue de droit international privé et de droit pénal international*, 1915-1916, p. 598. La *Rivista di diritto internazionale*, 1916, p. 415, en a donné un résumé.

Art. 3. — En ce qui touche la jouissance des droits privés et la faculté de faire valoir leurs droits en justice, les Allemands en Italie et les Italiens en Allemagne ne seront pas soumis, même à l'avenir, à des restrictions plus grandes que celles imposées aux neutres séjournant dans ces pays.

Leur patrimoine privé ne sera, en conséquence, soumis à aucune sorte de séquestre ou de liquidation, en dehors des cas prévus par les lois existantes.

En outre, ils ne pourront pas être obligés à vendre leurs biens fonciers.

Il n'y aura pas lieu à déclaration de nullité des brevets et des autres droits touchant la protection de la propriété industrielle appartenant à des Allemands en Italie ou à des Italiens en Allemagne. Aucun empêchement ne sera apporté à l'exercice de ces droits, et leur transfert ne sera pas autorisé sans le consentement des ayants droit, sauf l'application des mesures édictées dans le seul intérêt de l'État.

Les contrats conclus avant ou après l'ouverture des hostilités, ainsi que les créances et dettes de toute nature existant entre Allemands et Italiens, ne seront déclarés abrogés, nuls ou suspendus que dans les cas admis par les règles générales. L'indemnité à réclamer aux termes des dispositions légales en vigueur pour résolution d'un contrat ne pourra pas dépasser le montant du dommage effectivement supporté par les contractants.

Les avantages assurés aux sujets de chacun des deux États par les lois actuelles dans l'autre pays en matière d'assurances ouvrières demeurent en vigueur ; il ne sera mis aucune espèce d'entrave à la jouissance des droits y relatifs.

Art. 4. — Les dispositions de la VIe convention de la Haye relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités seront appliquées aux navires de commerce allemands dans les ports italiens et aux navires de commerce italiens dans les ports allemands, aussi bien qu'à leurs cargaisons. Les navires dont s'agit ne pourront être obligés de sortir du port où ils se trouvent qu'autant qu'il leur sera offert un sauf-conduit reconnu valable pour les puissances maritimes ennemies, jusqu'à un port de leur propre pays, ou d'un pays allié ou neutre, ou jusqu'à un autre port italien ou allemand.

Les dispositions du chapitre III de la XIe convention de la Haye relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime seront applicables au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage de ces navires de commerce et de ceux qui pourront être capturés pendant la guerre.

Art. 5. — Le présent accord s'étend aux territoires occupés par les autorités militaires des deux États ainsi qu'à leurs colonies et à leurs protectorats.

Berlin, 21 mai 1915.

Von Jagow.
R. Bollati.

749

Italie. — Décret royal n° 697 défendant tout commerce d'exportation, d'importation ou de transit entre le territoire du Royaume et de ses colonies et le territoire de la Monarchie austro-hongroise, en date du 24 mai 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 25 mai 1915, n° 130).

Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

Vu la loi du 22 mai 1915, n° 671, qui confère de pleins pouvoirs au gouvernement durant l'état de guerre ;

Considérant que cette situation se produit vis-à-vis de l'Autriche-Hongrie ;

Sur la proposition de nos ministres secrétaires d'État pour les affaires étrangères, pour les colonies, pour les finances et pour l'agriculture, l'industrie et le commerce

Le Conseil des ministres entendu ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Tout commerce d'exportation, d'importation ou de transit est défendu entre le territoire du Royaume et de ses colonies et le territoire de la Monarchie austro-hongroise.

Les marchandises de tous genres, parvenues ou expédiées en transgression de cette défense, seront confisquées suivant les règles en vigueur pour la confiscation des marchandises de contrebande douanière, à moins qu'il ne soit prouvé que leur expédition a été antérieure à la publication du présent décret, sans préjudice de l'application des autres peines indiquées dans les lois en vigueur.

Art. 2. — Des autorisations spéciales, par dérogation à ladite défense, pourront être accordées, dans chaque cas d'espèce, pour l'expédition ou la réception de marchandises déterminées, par le ministre des finances ou, par celui des colonies, pour les marchandises des colonies, ou par l'autorité qui aura été déléguée à cette fin, après entente avec le commandant militaire de la région. Seront en ce cas applicables aux marchandises, à leur arrivée, les droits prescrits par le tarif général en vigueur.

Art. 3. — Le présent décret aura effet du jour qui suivra celui de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, invitant tous ceux qu'il concerne à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 24 mai 1915.

VICTOR-EMMANUEL.
SALANDRA, SONNINO, MARTINI, DANEO, CAVASOLA.

750

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE n° 807, CONSTITUANT LA COMMISSION DES PRISES PRÉVUE PAR L'ARTICLE 225 DU CODE DE LA MARINE MARCHANDE, EN DATE DU 30 MAI 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 11 juin 1915, n° 147).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité qui nous est déléguée ;

Vu l'article 225 du code de la marine marchande ;

Vu l'état de guerre existant entre le Royaume d'Italie et d'autres puissances européennes ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux des affaires étrangères, des colonies, des grâce, justice et cultes ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — La Commission des prises, prévue dans l'article 225 du code de la marine marchande, a son siège à Rome et fonctionne aussi pour les colonies.

Art. 2. — La Commission des prises est présidée par un Premier Président de Cour d'appel, en service ou en retraite, ou par un Président de section de Cour de cassation en activité de service.

Elle est composée de membres ordinaires et de membres suppléants.

Sont membres ordinaires : *a*) un officier amiral ; *b*) un membre du contentieux diplomatique ; *c*) un Conseiller d'État ; *d*) un directeur général de la marine marchande ; *e*) l'inspecteur de la capitainerie des ports ; *f*) un magistrat du personnel judiciaire, d'un grade non inférieur à celui de Conseiller de Cour d'appel.

Dans chacune des catégories des lettres *a*, *b*, *c* et *f*, est choisi un membre suppléant.

Art. 3. — Un Commissaire du gouvernement introduit l'instance au nom du gouvernement et donne ses conclusions.

Les fonctions de Commissaire du gouvernement sont remplies par un magistrat du ministère public d'un grade non inférieur à celui de procureur du Roi. En cas d'absence ou d'empêchement, les fonctions sont remplies temporairement par un autre magistrat du ministère public.

Le Commissaire du gouvernement et le Commissaire suppléant, s'il le remplace à l'audience, n'ont pas voix délibérative et ne peuvent prendre part au vote.

Art. 4. — La Commission des prises est assistée d'un secrétaire n'ayant pas droit de vote, choisi parmi les fonctionnaires de l'administration centrale de la marine, d'un grade non inférieur à celui de chef de section.

Au secrétaire est adjoint un vice-secrétaire, qui le remplace en cas d'empêchement temporaire.

Le vice-secrétaire est choisi parmi les fonctionnaires du ministère de la marine, du ministère des affaires étrangères et du ministère des grâce, justice et cultes, d'un grade non inférieur à celui de premier secrétaire.

Art. 5. — Le Président, les membres ordinaires et suppléants de la Commission des prises, le Commissaire du gouvernement, le Commissaire suppléant et le secrétaire sont nommés par un décret rendu par nous, sur la proposition des ministres de la marine, des affaires étrangères, des grâce, justice et cultes.

Le vice-secrétaire est nommé par un décret des mêmes ministres.

Art. 6. — La Commission des prises fait, lors de sa première réunion, un règlement intérieur pour l'accomplissement de son propre office.

Ce règlement est publié dans la *Gazzetta Ufficiale.*

Art. 7. — Les délibérations de la Commission sont valables lorsqu'y prennent part au moins cinq membres, y compris le Président, ou celui qui en tient lieu.

En cas d'égalité de voix, celle du Président ou de celui qui en tient lieu détermine la majorité.

Art. 8. — Les parties ont la faculté de présenter des Mémoires écrits, adressés au Président de la Commission.

Art. 9. — Les agents des puissances étrangères, accrédités auprès du gouvernement du Roi, peuvent envoyer au Commissaire du gouvernement près la Commission des prises les observations qu'ils jugent opportunes dans l'intérêt de leurs nationaux.

Art. 10. — Les décisions de la Commission des prises sont motivées. Elles ne sont pas sujettes à appel, opposition ou annulation ; elles peuvent seulement être soumises à un recours à la Cour suprême de cassation, dans les délais et suivant les règles de l'article 3 de la loi du 31 mars 1877, nº 3761 (2e série).

Art. 11. — Les décisions de la Commission des prises sont communiquées aux ministres des affaires étrangères et de la marine dans les huit jours de leur prononciation.

Art. 12. — Les dépenses du secrétariat et les autres frais relatifs au fonctionnement et au service de la Commission des prises sont supportés par les fonds extraordinaires mis à la disposition du ministère de la marine en conséquence des événements internationaux.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, invitant tous ceux qu'il concerne à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 30 mai 1915.

THOMAS DE SAVOIE.
SALANDRA, VIALE, SONNINO, MARTINI, ORLANDO.

751

Italie. — Règlement intérieur de la Commission des prises, en date du 26 juin 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 5 juillet 1915, n° 167).

La Commission des prises constituée par décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, n° 807 (1), réunie en assemblée plénière, les 15, 18 et 26 juin 1915, avec l'intervention de MM. : *Président* : comm. Michele La Terza, premier Président de la Cour d'appel de Trani ; *membres ordinaires* : comm. Edoardo Barbavara, vice-amiral en position auxiliaire ; hon. prof. gr. off. Vittorio Scialoia, sénateur du Royaume, membre du contentieux diplomatique ; av. gr. off. Adolfo Berio, Conseiller d'Etat ; gr. off. Carlo Bruno, directeur général de la marine marchande ; gr. off. Francesco Mazzinghi, inspecteur de la Capitainerie des ports ; comm. Gerolamo Biscaro, Conseiller à la Cour de cassation de Rome ; *Commissaire du gouvernement* : comm. Raffaele de Notaristefani, substitut du procureur général près la Cour de cassation de Rome ; *membres suppléants* : comm. Domenico Manzi, contre-amiral en position auxiliaire ; hon. av. gr. cr. Luigi Dari, député au Parlement, membre du contentieux diplomatique ; av. comm. Enrico Avet, Conseiller d'État ; chev. Giovanni Formica, Conseiller de Cour d'appel ; *Commissaire suppléant* : chev. Guglielmo Ciamarra, substitut du procureur du Roi ; *secrétaire* : comm. Riccardo Marcelli, directeur chef de division de 1re classe à l'administration centrale de la marine ; *vice-secrétaire* : chev. Alvise Bragadin, premier secrétaire à l'administration centrale de la marine ;

Vu l'article 6 du décret de la Lieutenance précité ;

A approuvé le règlement suivant :

Article 1er. — La Commission est convoquée par le Président, chaque fois qu'il le croira opportun.

Le secrétaire rédige les procès-verbaux des séances de la Commission.

Art. 2. — La Commission choisit parmi ses membres deux vice-Présidents.

En cas d'absence ou d'empêchement du Président, un des deux vice-Présidents fera l'intérim à sa place.

Art. 3. — Dans le but de conserver, autant que possible, le nombre ordinaire de sept votants, le Président peut substituer à un membre ordinaire, absent ou empêché, un des membres suppléants, en tenant compte, pour la suppléance, dans la mesure du possible, des catégories indiquées dans l'article 2 du décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, n° 807.

Art. 4. — Le ministère de la marine transmet au Commissaire du gouvernement tous les actes intéressant le jugement de la Commission des prises ; le Président en est informé.

Le Commissaire du gouvernement peut ultérieurement requérir de toute autorité quelconque de l'État, par l'entremise du ministère de la marine, tous actes, documents et éclaircissements qu'il croit nécessaires.

Art. 5. — Le Commissaire du gouvernement introduit l'instance devant la Commission pour son jugement.

L'acte d'introduction de l'instance est déposé au secrétariat de la Commission, en même temps que l'ensemble des actes.

Art. 6. — Le Président, par un décret, donne acte du dépôt qui a été fait.

Le décret est publié dans la *Gazzetta Ufficiale* du Royaume, par les soins du secrétaire, avec reproduction des articles 7 à 11 du présent règlement, et il en est donné immédiatement communication, par l'intermédiaire du ministère des affaires étrangère, aux

(1) V. le texte qui précède.

agents diplomatiques des États chargés de la protection des parties intéressées, ainsi que cela résulte des actes.

Art. 7. — Les actes restent déposés au secrétariat pendant dix jours, courant de la date de la publication à la *Gazzetta Ufficiale* du Royaume du décret dont parle l'article précédent.

Ce délai peut être prolongé ou réduit par le Président, d'office ou sur la requête du Commissaire du gouvernement, ou de l'une ou de l'autre des parties intéressées.

Art. 8. — Dans le délai indiqué dans l'article 7, les parties qui entendent faire valoir leurs raisons particulières contre la légitimité de la prise doivent, personnellement ou par un défenseur inscrit sur le tableau des avocats exerçant près une Cour d'appel du Royaume et muni d'un mandat spécial, justifier de leur qualité et élire domicile à Rome, avec déclaration au secrétariat de la Commission.

La comparution des parties est admise aussi après le délai sus-indiqué, dans un délai qui n'excédera pas le cinquième jour suivant la publication de la déclaration de clôture de l'instruction dont il est parlé à l'article 11. En ce cas, les parties devront accepter la procédure dans l'état où elle se trouvera.

Art. 9. — Les parties constituées ont la faculté d'examiner les actes déposés au secrétariat, de présenter des documents et de proposer leurs demandes et leurs défenses au moyen de Mémoires adressés au Président.

Les Mémoires doivent être écrits en langue italienne.

Les documents rédigés en langue étrangère doivent être accompagnés d'une traduction italienne légalisée.

Art. 10. — Passé le terme fixé dans l'article 7, le Président nomme le rapporteur et convoque ensuite la Commission en chambre du Conseil, avec l'intervention du Commissaire du gouvernement, pour examiner s'il y a lieu ou non à des actes d'instruction.

La Commission, hors la présence du Commissaire du gouvernement, délibère sur la proposition.

En cas de réponse affirmative, le Président prescrira par une ordonnance l'exécution des actes d'instruction, déléguant à cet effet le rapporteur ou, au cas où celui-ci serait empêché, un autre membre de la Commission, avec faculté pour le Commissaire du gouvernement et les parties constituées d'y assister.

Le délégué à l'instruction est assisté du secrétaire de la Commission.

Il est rédigé un procès-verbal des opérations d'instruction.

La Commission peut aussi ordonner la production de nouveaux actes et documents.

Art. 11. — Le Président, le rapporteur et le Commissaire du gouvernement entendus, déclare l'instruction close par une ordonnance, qui sera notifiée aux parties au domicile qu'elles auront élu à Rome et publiée dans la *Gazzetta Ufficiale* du Royaume.

Art. 12. — Le jour de la notification de l'ordonnance qui prescrit la clôture de l'instruction, il est accordé aux parties constituées un délai péremptoire de cinq jours pour présenter au secrétariat de nouvelles argumentations et défenses.

Art. 13. — La séance pour la discussion de l'affaire est fixée par un décret du Président, le Commissaire du gouvernement entendu.

Trois jours au moins avant la séance fixée pour la discussion, le secrétaire en donnera avis aux parties constituées au domicile élu par elles à Rome.

Deux jours avant l'audience, le Commissaire du gouvernement déposera au secrétariat ses conclusions.

Art. 14. — Sauf la disposition de l'article 6, les notifications sont faites par le secrétaire aux parties, au domicile qu'elles ont élu à Rome, par le moyen d'une lettre avec reçu.

Art. 15. — Le Président, le Commissaire du gouvernement entendu, peut, pour des motifs justifiés, renvoyer à une autre séance l'examen de la cause, et il en est donné notification aux parties.

Art. 16. — Aux séances de la Commission pour la discussion de la cause ne peuvent assister, outre le Commissaire du gouvernement et le secrétaire, que les avocats des parties régulièrement constituées.

Le rapporteur expose le résultat de l'examen qu'il a fait des actes ; sur quoi, les avocats ont la faculté d'indiquer dans un exposé succinct les raisons de leur partie.

Enfin, le Commissaire du gouvernement donne oralement ses conclusions définitives.

Après les conclusions du Commissaire du gouvernement, le Président déclare la discussion close.

Art. 17. — La discussion terminée, la Commission, sans l'intervention du Commissaire du gouvernement, du secrétaire et des avocats, délibère en chambre du Conseil.

La Commission peut renvoyer la décision à une séance ultérieure.

Après le vote, le Président désigne le rédacteur de la sentence.

Art. 18. — La sentence doit être signée par tous les membres qui ont pris part aux délibérations et contresignée par le secrétaire. La publication de la sentence a lieu par le dépôt au secrétariat.

Art. 19. — La copie de la sentence et, s'il y a lieu, la copie de l'ordonnance d'instruction peuvent être expédiées en forme exécutoire par le secrétaire de la Commission, conformément aux articles 556 et 557 du code de procédure civile.

Les copies en forme authentique sont délivrées par le secrétaire.

Art. 20. — L'état de répartition des choses prises et confisquées ayant été établi et publié, si des contestations s'élèvent au sujet de cet état, les intéressés devront, en vertu de la règle indiquée dans l'article 241 du code de la marine marchande, pour la solution de ces contestations, faire parvenir au Président de la Commission l'exposé de leurs motifs. La Commission, reconvoquée par le Président, le Commissaire du gouvernement entendu, délibérera d'une manière définitive.

Art. 21. — Le secrétariat est ouvert au public : les jours non fériés, de 10 à 12 heures et de 16 à 18 heures ; et les jours de fête, de 10 à 12 heures.

Art. 22. — Le jugement de légitimité de la prise, rendu au nom du gouvernement, et l'établissement de l'état de répartition qui le suit sont considérés comme faits dans l'intérêt exclusif d'un service public de l'État.

Dès lors, les actes, faits ou requêtes en jugement des parties privées et les documents, actions en instance et défenses de ces parties, comme les copies des sentences et des ordonnances concernant les parties, devront être fournis et présentés en observant les dispositions des lois en vigueur dans le Royaume relatives aux taxes de timbre et d'enregistrement.

Les parties devront même par anticipation déposer aux mains du secrétaire de la Commission les feuilles de papier timbré nécessaires à l'établissement des actes demandés ou provoqués par elles, et le montant présumé de la taxe d'enregistrement, à laquelle peuvent donner lieu les décisions en cas d'accueil de leur instance, qui sera comptée après que le secrétaire aura exécuté la formalité de l'enregistrement.

Rome, 26 juin 1915.

Le Président : M. LA TERZA.

Les membres ordinaires : E. BARBAVARA, V. SCIALOIA, A. BERIO, CARLO BRUNO, F. MAZZINGHI, G. BISCARO.

Le Commissaire du gouvernement : R. DE NOTARISTEFANI.

Les membres suppléants : D. MANZI, LUIGI DARI, ENRICO AVET, FORMICA G.

Le Commissaire suppléant : G. CIAMARRA.

Le secrétaire : R. MARCELLI.

Le vice-secrétaire : ALVISE BRAGADIN.

752

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 839, sur les objets et matériaux devant être considérés comme contrebande de guerre absolue ou conditionnelle, en date du 3 juin 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 15 juin 1915, n° 150).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée,

Vu la faculté concédée par l'article 216 du code pour la marine marchande en ce qui concerne les déclarations relatives aux objets considérés comme contrebande de guerre ;

Vu les dispositions de la déclaration relative au droit de la guerre maritime, signée à Londres le 26 février 1909, que l'Italie a déclaré devoir observer sauf les modifications approuvées par un autre décret ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux des affaires étrangères et des colonies ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Sont considérés comme articles de contrebande *absolue* les objets et matériaux suivants :

1. Armes de tous genres, y compris celles à usage sportif, et leurs parties caractéristiques séparées.
2. Projectiles, chargements, cartouches de tous genres, et leurs parties caractéristiques séparées.
3. Poudres et explosifs spécialement préparés à l'usage de la guerre.
4. Les matières premières des explosifs, savoir : l'acide nitrique, l'acide sulfurique, la glycérine, l'acétone, l'acétate de calcium et tous les autres acétates métalliques, le soufre, le nitrate de potasse, les produits de la distillation fractionnée du goudron minéral compris entre le benzol et le crésol inclusivement, l'aniline, la méthylaniline, le perchlorate d'ammonium, le perchlorate de soude, le chlorate de soude, le chlorate de barium, le nitrate d'ammonium, la cyanamide, le chlorate de potassium, le nitrate de calcium, le mercure.
5. Les produits résineux, le camphre et la térébenthine (huiles et essences).
6. Affûts de canons, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leurs parties caractéristiques séparées.
7. Télémètres et leurs parties caractéristiques séparées.
8. Toutes sortes d'objets de vêtements et d'équipements, de caractère nettement militaire.
9. Animaux de selle, de trait, de somme, utilisables pour la guerre.
10. Toutes sortes de harnachements (*finimenti*) de caractère nettement militaire.
11. Les articles d'équipement de campagne et leurs parties caractéristiques séparées.
12. Plaques de blindage (*piastre per corazzatura*).
13. Les composés de fer, y compris le ferro-tungstène, le ferro-molybdenum, le ferro-manganèse, le ferro-vanadium, le ferro-chrome.
14. Les métaux suivants : tungstène, molybdenum, vanadium, nickel, selenium, cobalt, gueuses de fer hématite, manganèse.
15. Les minerais suivants : wolframite, schéelite, molybdenite, minerais de manganèse, de nickel, de chrome, de fer hématite, de zinc, de plomb, bauxite.
16. Aluminium, alumine et sels d'aluminium.
17. Antimoine, y compris les sulfures et les oxydes d'antimoine.
18. Cuivre brut ou en partie travaillé, et fils de cuivre.
19. Plomb en lingots, en feuilles et en tuyaux.

20. Fils de fer barbelés et instruments pour les fixer ou les couper.

21. Navires de guerre, y compris les embarcations et les parties qui les composent, de telle nature qu'elles puissent être utilisées seulement sur des navires de guerre.

22. Appareils acoustiques de signaux sous-marins.

23. Aéroplanes, dirigeables, ballons, aérostats de tous genres, et les parties qui les composent, ainsi que les accessoires et articles reconnus destinés à être utilisés pour la navigation aérienne et l'aviation.

24. Automobiles et voitures à moteur de tous genres, et les parties qui les composent.

25. Pneumatiques et enveloppes pour automobiles et vélocipèdes, ainsi que les articles et les matériaux spécialement destinés pour être employés à leur fabrication ou à leur réparation.

26. Caoutchouc (inclus le caoutchouc brut, usagé et récupéré) et les objets entièrement composés de caoutchouc.

27. Pyrites de fer.

28. Huiles minérales et essences pour moteurs (huiles minérales brutes et distillées, pétrole, benzine, naphte, essence en général utilisables pour les moteurs).

29. Instruments et appareils exclusivement destinés à la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication ou la réparation des armes ou du matériel de guerre, terrestre ou naval.

30. Laine brute, laine peignée ou cardée, fibres de laine peignée ou cardée, déchets de laine.

31. Etain, chlorure d'étain et minerais d'étain.

32. Huile de ricin.

33. Cire de paraffine.

34. Cuivre iodé.

35. Lubrifiants.

36. Peaux de tous genres, brutes ou tannées, peaux de vaches, de bœufs, de buffles, de veaux, de chevaux, de porcs, de moutons, de chèvres, de daims ; cuir employé pour la sellerie, les harnachements, les chaussures et les vêtements militaires.

37. Ammoniaque et ses sels, simples et composés ; ammoniaque liquide, urée, aniline et ses composés.

Art. 2. — Sont considérés comme articles de contrebande *conditionnelle* les objets et matériaux suivants :

1. Vivres.
2. Fourrages et matières propres à l'alimentation des animaux.
3. Vêtements, tissus pour vêtements, bottes et souliers employés à usage militaire.
4. Or et argent monnayés ou en lingots ; papier représentatif de la monnaie.
5. Véhicules de tous genres, excepté les automobiles et les voitures à moteur, qui peuvent servir pour l'usage de la guerre, et les parties qui les composent.
6. Navires, bateaux et embarcations de tous genres, docks flottants, parties de docks et les parties qui les composent.
7. Matériel de chemins de fer, fixe et roulant ; matériel télégraphique, radiotélégraphique et téléphonique.
8. Combustibles, excepté les huiles minérales.
9. Poudres et explosifs non spécialement préparés pour l'usage de la guerre.
10. Fers de chevaux et matériel de maréchalerie.
11. Harnachements et objets de sellerie.
12. Jumelles de campagne, télescopes, chronomètres et toutes sortes d'instruments nautiques.
13. Les matières de tous genres utilisées pour la tannerie, y compris les tannins et les autres extraits employés à la tannerie.

Art. 3. — Le présent décret aura effet à compter d'aujourd'hui.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, sera inséré dans le

Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie, prescrivant à chacun de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 3 juin 1915.

THOMAS DE SAVOIE,
VIALE, SONNINO, MARTINI.

753

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE n° 1000, ÉTENDANT LE BLOCUS DÉCLARÉ PAR LE GOUVERNEMENT DU ROI LES 26 ET 30 MAI 1915, EN DATE DU 4 JUILLET 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 6 juillet 1915, n° 168).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu les articles 212, dernier paragraphe, et 217 du code de la marine marchande du Royaume d'Italie ;

Vu le chapitre I de la déclaration signée à Londres le 26 février 1909, et acceptée par l'Italie sous les modifications indiquées dans notre décret du 3 juin 1915, n° 840 (1) ;

Vu notre décret du 13 juin 1915, n° 899, sur les règles de navigation dans la mer Adriatique ;

Vu la loi du 22 mai 1915, n° 671, qui confère des pouvoirs extraordinaires au gouvernement du Roi ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux des affaires étrangères, des colonies et des grâce, justice et cultes ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Le blocus déclaré par le gouvernement du Roi aux dates des 26 et 30 mai 1915 (2) doit être entendu comme s'étendant à toutes les zones de la mer Adriatique au Nord de la ligne Otrante-Aspri Ruga (Strade Bianche).

En conséquence, la navigation dans la mer Adriatique, au Nord de cette ligne, est défendue à tous les navires marchands, de quelque pavillon que ce soit.

Art. 2. — Le ministre de la marine, ou les autorités déléguées par lui, pourront toutefois délivrer, après les vérifications nécessaires, des sauf-conduits spéciaux aux navires marchands qui désirent se rendre dans des ports adriatiques appartenant à l'Italie ou au Monténégro ou occupés par eux.

Les navires qui demandent à entrer dans la mer Adriatique devront être dirigés vers le port de Gallipoli, où ils pourront recevoir le sauf-conduit d'entrée.

Les navires qui veulent sortir de la mer Adriatique, après avoir reçu un permis dans le port de départ, se dirigeront sur Bari, où ils pourront recevoir le sauf-conduit de sortie.

Les navires munis d'un sauf-conduit et d'un permis ne se présenteront devant la ligne de blocus Otrante-Aspri Ruga (Strade Bianche) que pendant le jour. Ils mouilleront sur cette ligne à une distance ne dépassant pas 5 milles de la côte italienne pour recevoir la visite des navires de guerre chargés de l'effectuer.

Art. 3. — Pour la navigation des navires marchands de tous pavillons entrés dans la mer Adriatique, dans les cas prévus à l'article 2 qui précède, on observera les règles

(1) V. ci-dessus, p. 94.
(2) V. ce *Recueil*, t. I, p. 328 et 329.

établies par notre décret du 13 juin 1915, nº 899, outre les dispositions que l'autorité maritime croira devoir établir dans chaque cas d'espèce, pour les navires admis à entrer dans l'Adriatique ou à en sortir.

Art. 4. — Les navires contrevenant aux dispositions des articles précédents sont considérés comme coupables de violation de blocus et pourront être capturés et confisqués, ainsi que leur cargaison, selon les règles en vigueur.

Art. 5. — Le présent décret entrera en vigueur le 6 juillet 1915.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie,* invitant tous ceux qu'il concerne à l'observer ou à le faire observer.

Fait à Rome, le 4 juillet 1915.

THOMAS DE SAVOIE,
SALANDRA, VIALE, SONNINO, MARTINI, ORLANDO.

754

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE Nº 1131, MODIFIANT CELUI DU 3 JUIN 1915, Nº 839, SUR LES OBJETS DE CONTREBANDE DE GUERRE, EN DATE DU 15 JUILLET 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 29 juillet 1915, nº 188).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu l'article 1er de notre décret du 3 juin 1915, nº 840 (1) relatif aux principes de droit maritime adoptés par l'Italie dans le présent conflit ;

Vu notre décret du 3 juin 1915, nº 839 (2) qui établit la liste de contrebande absolue et conditionnelle ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux des affaires étrangères et des colonies ;

Avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Au nº 4 de l'article 1er de notre décret du 3 juin 1915, nº 839, sont supprimés les mots : « et tous autres acétates métalliques ».

Au nº 2 du même article 1er sont ajoutés les mots : « et la criolite ».

Au même article 1er sont ajoutés les numéros suivants :

38. Toluol et mélanges de toluol dérivés du goudron, du pétrole ou de tous autres procédés.

39. Tours et autres machines et ustensiles mécaniques qui peuvent servir à la fabrication des munitions de guerre.

40. Cartes et plans de régions quelconques comprises dans le territoire de l'un des belligérants ou dans la zone des opérations militaires, à l'échelle de 1/250.000 ou à une échelle plus grande, avec la reproduction à n'importe quelle échelle de ces cartes ou plans exécutée par le moyen de la photographie ou avec un autre procédé quelconque.

Art. 2. — A l'article 2 de notre décret du 3 juin 1915, nº 839, est ajouté le numéro suivant :

14. Huile de lin.

Art. 3. — Le présent décret aura effet à compter d'aujourd'hui.

(1) V. ci-dessus, p. 94.
(2) V. ci-dessus, p. 135.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à chacun de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 15 juillet 1915.

THOMAS DE SAVOIE,
VIALE, SONNINO, MARTINI.

755

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE N° 1234, PORTANT ADDITION A LA COMPÉTENCE DE LA COMMISSION DES PRISES, EN DATE DU 1er AOUT 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 18 août 1915, n° 205).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu la partie I, titre IV du code de la marine marchande du Royaume d'Italie ;

Vu l'article 64 de la déclaration signée à Londres le 26 février 1909, que l'Italie a adoptée durant la présente guerre suivant l'article 1er de notre décret du 3 juin 1915, n° 840 (1) ;

Vu notre décret du 30 mai 1915, n° 807, qui a constitué la Commission des prises (2) ;

Vu la loi du 22 mai 1915, n° 671, qui a conféré des pouvoirs extraordinaires au gouvernement du Roi ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux des affaires étrangères, des colonies et des grâce, justice et cultes ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — La Commission des prises constituée par notre décret du 30 mai 1915, n° 807 (2), a compétence pour juger toute demande en réparation de dommages présentée à l'encontre de l'État pour faits se rapportant à l'exercice du droit de prise pendant le présent état de guerre.

L'instance aura pour premier acte la présentation de la demande au ministère de la marine, et elle suivra son cours conformément aux règles qui, à cet effet, auront été établies par le règlement intérieur de la Commission des prises (3).

Art. 2. — L'article 12 de notre décret du 30 mai 1915, n° 807, est remplacé par le suivant :

« *Art. 12.* — Par décrets du ministre de la marine, enregistrés à la Cour des comptes, sera déterminé le montant de l'indemnité et des honoraires afférents aux membres composant la Commission des prises, ainsi qu'au secrétaire et au vice-secrétaire de celle-ci, au titre du chapitre : « Dépenses pour la guerre » dans le budget du ministère de la marine.

« Seront payés au titre du même chapitre les compensations données au personnel affecté au secrétariat, les dépenses pour l'acquisition de publications, celles relatives aux impressions et traductions et tous autres frais accessoires pour le service et le fonctionnement de la Commission des prises ».

Art. 3. — Le présent décret reçoit effet depuis le 30 mai 1915, date à laquelle a été constituée la Commission des prises par notre décret du 30 mai 1915, n° 807.

(1) V. ci-dessus, p. 94.
(2) V. ci-dessus, p. 130.
(3) V. ci-dessus, p. 132.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, invitant tous ceux qu'il concerne à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 1er août 1915.

THOMAS DE SAVOIE,
SALANDRA, VIALE, SONNINO, MARTINI, ORLANDO.

756

Italie. — DISPOSITION MINISTÉRIELLE SUIVANT LAQUELLE LE MATÉRIEL SANITAIRE POUR LES APPROVISIONNEMENTS DES HÔPITAUX DE GUERRE N'EST PAS CONSIDÉRÉ COMME CONTREBANDE DE GUERRE, EN DATE DU 24 AOUT 1915.

Il est notifié que le gouvernement du Roi a décidé de ne pas considérer comme contrebande, absolue ou conditionnelle, le matériel sanitaire pour les approvisionnements des hôpitaux de guerre.

24 août 1915.

Le ministre : L. VIALE.

757

Italie. — RÈGLES POUR LA NAVIGATION DES HYDRO-AÉROPLANES, EN DATE DU 27 AOUT 1915.

Bureau du chef de l'État-major.

Par ordre de l'autorité intéressée et avec invitation de donner à cet ordre la plus grande diffusion, il est communiqué que :

1° Toutes les embarcations civiles et militaires, à voiles, à vapeur ou à rames (à l'exception de celles en train de pêcher ou avec remorque) devront laisser la route libre aux hydro-aéroplanes qui naviguent à la surface de la mer.

2° Les navires, les torpilleurs et les embarcations, en train de pêcher ou qui remorquent d'autres bâtiments, ne sont pas tenus de manœuvrer de façon à éviter la rencontre avec les hydro-aéroplanes : ceux-ci devront leur laisser la route libre dans tous les cas.

3° Les hydro-aéroplanes en train de voler devront toujours se tenir à une altitude telle que tout danger de rencontre soit évité.

4° Aucun navire ou embarcation ne sera tenu de manœuvrer pour éviter une rencontre avec un hydro-aéroplane en train de voler, à quelque hauteur que celui-ci se trouve audessus de l'eau.

5° Les hydro-aéroplanes qui naviguent à la surface de la mer, quand ils s'apercevront qu'il y a éventuellement un danger de rencontre avec un navire ou une embarcation, devront arrêter brusquement leur moteur, même s'ils se trouvent en cours de lancement.

27 août 1915.

Le ministre : L. VIALE.

758

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 1334, déclarant contrebande de guerre absolue le coton brut, la charpie, les déchets de coton et les filés de coton, en date du 2 septembre 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 6 septembre 1915, n° 221).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant-général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu nos décrets des 3 juin et 15 juillet 1915, nos 839 et 1131 (1), indiquant les listes d'objets et matériaux considérés comme contrebande de guerre absolue et conditionnelle ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères et des colonies et ceux des finances, des grâce, justice et cultes, de l'agriculture, de l'industrie et du commerce ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Sur la liste des objets et matériaux considérés comme contrebande absolue, établie par l'article 1er de notre décret du 3 juin 1915, n° 839, et modifiée par l'article 1er de notre autre décret du 15 juillet 1915, n° 1131, est ajouté le numéro suivant :

41. Coton brut, charpie et déchets de coton, filés de coton.

Art. 2. — Le présent décret entrera en vigueur dès aujourd'hui.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à chacun de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 2 septembre 1915.

Thomas de Savoie,
Viale, Sonnino, Martini, Daneo, Orlando, Cavasola.

759

Italie. — Dispositions réglementaires faisant partie intégrante du règlement intérieur de la Commission des prises, en date du 13 septembre 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 14 septembre 1915, n° 228).

La Commission des prises constituée par décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, n° 807 (2), réunie en assemblée plénière le 13 septembre 1915, avec l'intervention de MM. : *Président* : comm. Michele La Terza, premier Président de la Cour d'appel de Trani ; *membres ordinaires* : comm. Edoardo Barbavara, vice-amiral en position auxiliaire ; av. gr. off. Adolfo Berio, Conseiller d'Etat ; gr. off. Carlo Bruno, directeur général de la marine marchande ; gr. off. Francesco Mazzinghi, inspecteur de la Capitainerie des ports ; comm. Gerolamo Biscaro, Conseiller à la Cour de cassation de Rome ; *Commissaire du gouvernement* : comm. Raffaele de Notaristefani, substitut du procureur général près la Cour de cassation de Rome ; *membres suppléants* : comm.

(1) V. ci-dessus, p. 135 et 138.
(2) V. ci-dessus, p. 130.

Domenico Manzi, contre-amiral en position auxiliaire ; hon. av. gr. cr. Luigi Dari, député au Parlement, membre du contentieux diplomatique : chev. Giovanni Formica, Conseiller de Cour d'appel ; *Commissaire suppléant* : chev. Guglielmo Ciamarra, substitut du procureur du Roi ; *secrétaire* : comm. Riccardo Marcelli, directeur chef de division de 1re classe à l'administration centrale de la marine ; *vice-secrétaire* : chev. Alvise Bragadin, premier secrétaire à l'administration centrale de la marine ;

Vu l'article 6 du décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, n° 807 ;

Vu l'article 1er du décret de la Lieutenance du 1er août 1915, n° 1234 (1) ;

A approuvé les dispositions réglementaires suivantes, qui font partie intégrante du règlement intérieur de la Commission des prises (2) :

Article 1er. — La demande pour l'exercice de l'action en réparation de dommages admise par l'article 1er du décret de la Lieutenance du 1er août 1915, n° 1234, doit contenir :

a) L'indication des nom et prénoms ou de la raison sociale, celle de la nationalité, de la résidence ou du domicile du demandeur ;

b) L'exposition sommaire des faits sur lesquels se fonde la demande de réparation ;

c) L'indication de la somme dont le payement est réclamé ;

d) L'élection de domicile à Rome, avec l'indication de la personne ou de l'office près duquel est faite ladite élection ;

e) L'index des documents produits comme justification de la demande et la détermination des moyens de preuve retenus comme nécessaires ;

f) L'indication d'un avocat exerçant près une Cour d'appel du Royaume, muni d'un mandat spécial.

A défaut d'une élection de domicile, les notifications à la partie intéressée sont faites par un dépôt au secrétariat de la Commission.

Art. 2. — Le ministère de la marine transmet la demande, avec tous les documents y relatifs, au Commissaire du gouvernement près la Commission des prises, et le Président en est informé.

Le Commissaire du gouvernement exprime son avis sur la demande, et, s'il y a lieu, présente des documents et propose des moyens de preuve.

Art. 3. — Le jugement sur la demande se développe dans les formes établies pour le jugement de légitimité de la prise par le règlement intérieur de la Commission des prises approuvé dans la séance du 26 juin 1915, sauf ce qui suit :

a) Le décret présidentiel prévu par l'article 6 du règlement intérieur n'est ni publié dans la *Gazzetta Ufficiale*, ni communiqué aux agents diplomatiques, mais est notifié au demandeur au domicile par lui élu ;

b) Le délai dont parle l'article 7 du règlement intérieur court de la date de la notification ;

c) Il n'y a pas lieu à la publication dans la *Gazzetta Ufficiale* de l'ordonnance prévue à l'article 11 du règlement intérieur.

Art. 4. — Si la demande de réparation est en relation avec les faits sur lesquels a été introduit ou est pendant le jugement de légitimité, et si le délai dont parle l'article 7 du règlement intérieur n'est pas écoulé, le jugement sur la demande est réuni à celui de la légitimité.

Dans le cas où la demande a été présentée après que le délai de l'article 7 du règlement intérieur est expiré, le Président a la faculté, le Commissaire du gouvernement entendu, d'ordonner, avec précaution de notifier à la partie demanderesse, la réunion des deux jugements.

Toutes les fois que la demande est présentée après la déclaration de clôture de l'instruction sur la légitimité, la réunion des jugements ne peut se produire que sur la demande de la partie, laquelle, en pareil cas, n'est pas admise à proposer des preuves

(1) V. ci-dessus, p. 139.
(2) V. ci-dessus, p. 132.

Lorsque la demande de réparation de dommages est présentée après le cinquième jour de la déclaration de clôture de l'instruction, la réunion des jugements peut être ordonnée seulement par la demande de la partie déjà constituée dans le jugement de légitimité.

Art. 5. — La Commission, lorsqu'elle délibère sur le point de savoir si la réparation des dommages est due, peut renvoyer les parties à se pourvoir devant un juge ordinaire pour la décision des questions de droit interne concernant les sommes assignées par la Commission et l'existence des motifs rendant créanciers les ayants droit à ces sommes.

Art. 6. — La demande, le mandat et les documents produits par la partie, comme les actes ou la requête en jugement, sont soumis aux dispositions des lois sur le timbre et l'enregistrement.

Sont également soumises à ces dispositions les mesures et les délibérations de la Commission des prises concernant les réparations de dommages, lorsque le jugement de réparation n'est pas réuni à celui de la légitimité.

Lors de la présentation de la demande, la partie doit déposer aux mains du secrétaire de la Commission les feuilles de papier timbré nécessaires aux actes motivés par la requête de cette partie. Quand le jugement pour la réparation des dommages n'est pas réuni à celui de la légitimité, la partie doit néanmoins déposer les feuilles de papier timbré nécessaires pour les mesures et les délibérations de la Commission. La même partie est tenue, lors de la présentation de la demande, de déposer aux mains du secrétaire le montant présumé de la taxe d'enregistrement à laquelle sont sujettes les délibérations de la Commission.

La partie doit enfin déposer aux mains du secrétaire la somme considérée comme nécessaire pour l'exécution des actes d'instruction de la requête.

Art. 7. — En cas d'inexécution des prescriptions du dernier alinéa de l'article précédent, la Commission juge d'après l'état des actes ; dans le cas d'inexécution des autres prescriptions contenues au même article et de celles indiquées à l'article 1er, la Commission en Chambre du Conseil suspend le jugement jusqu'à ce qu'une régularisation soit intervenue.

La mesure de suspension est notifiée à la partie demanderesse au domicile élu.

Art. 8. — La Commission, nonobstant l'accueil de la demande de réparation, peut en tout ou en partie compenser les dépenses du jugement.

Rome, le 13 septembre 1915.

Le Président : M. La Terza.

Les membres ordinaires : E. Barbavara, Francesco Mazzinghi, Carlo Bruno, Gerolamo Biscaro, Adolfo Berio.

Le Commissaire du gouvernement : R. de Notaristefani.

Les membres suppléants : D. Manzi, Formica Giovanni, Luigi Dari.

Le Commissaire suppléant : G. Ciamarra.

Le secrétaire : Riccardo Marcelli.

Le vice-secrétaire : Alvise Bragadin.

760

Italie. — Délibération de la Commission des prises approuvant des dispositions réglementaires faisant partie intégrante du règlement intérieur de la même Commission, en date du 14 septembre 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 18 septembre 1915, n° 232).

La Commission des prises constituée par décret de la Lieutenance du 30 mai 1915,

nº 807 (1), réunie en assemblée plénière le 14 septembre 1915, avec l'intervention de MM. : *Président* : comm. Michele La Terza, premier Président de la Cour d'appel de Trani ; *membres ordinaires* : comm. Edoardo Barbavara, vice-amiral en position auxiliaire ; av. gr. off. Adolfo Berio, Conseiller d'Etat ; gr. off. Carlo Bruno, directeur général de la marine marchande ; gr. off. Francesco Mazzinghi, inspecteur de la Capitainerie des ports ; comm. Gerolamo Biscaro, Conseiller à la Cour de cassation de Rome ; *Commissaire du gouvernement* : comm. Raffaele de Notaristefani, substitut du procureur général près la Cour de cassation de Rome ; *membres suppléants* : comm. Domenico Manzi, contre-amiral en position auxiliaire ; hon. av. gr. cr. Luigi Dari, député au Parlement, membre du contentieux diplomatique ; chev. Giovanni Formica, Conseiller de Cour d'appel ; *Commissaire suppléant* : chev. Guglielmo Ciamarra, substitut du procureur du Roi ; *secrétaire* : comm. Riccardo Marcelli, directeur chef de division de 1re classe à l'administration centrale de la marine ; *vice-secrétaire* : chev. Alvise Bragadin, premier secrétaire à l'administration centrale de la marine ;

Vu l'article 6 du décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, nº 807 ;

Vu l'article 7 du décret de la Lieutenance de la même date, nº 814 (2) ;

A approuvé les dispositions réglementaires suivantes, qui font partie intégrante du règlement intérieur de la Commission des prises (3) :

Article 1er. — Le jugement sur la nationalité des marchandises trouvées à bord des navires marchands ennemis séquestrés dans les ports ou dans les eaux territoriales du Royaume ou des colonies à l'ouverture des hostilités est introduit devant la Commission des prises par le Commissaire du gouvernement, et il se poursuit d'après les règles établies pour le jugement de la légitimité par le règlement intérieur de la Commission, en date du 26 juin 1915, avec les modifications indiquées dans les articles suivants.

Art. 2. — Le délai dont parle l'article 7 du règlement du 26 juin 1915 est fixé à trente jours à compter de la date de la publication dans la *Gazzetta Ufficiale* du décret du Président donnant acte du dépôt de la requête du Commissaire du gouvernement.

Art. 3. — La déclaration prescrite dans l'article 8 du règlement du 26 juin 1915 pour la constitution de la partie en justice doit contenir :

a) Les nom et prénoms ou la raison commerciale, le lieu de naissance, la nationalité, la résidence ou le domicile de la partie ;

b) La nature, la qualité et la quantité, les marques et tous autres signes de la marchandise dont on réclame la délivrance ;

c) Le nom et la nationalité du navire sur lequel la marchandise a été chargée, le lieu du chargement et la destination définitive ;

d) Les nom et prénoms ou la raison commerciale, la nationalité, la résidence ou le domicile du chargeur et du destinataire ou du commissionnaire ;

e) L'élection de domicile à Rome, avec la désignation de la personne et de l'office auprès duquel l'élection est faite.

A défaut d'élection de domicile, les notifications sont faites par un dépôt au secrétariat de la Commission des prises.

La déclaration est signée de la partie ou d'un avocat exerçant près une Cour d'appel du Royaume, muni d'un mandat spécial.

Art. 4. — A la déclaration la partie doit joindre le connaissement de la marchandise dont la délivrance est demandée, et une attestation de l'autorité compétente de l'État qui certifie la nationalité originaire de ladite partie.

Une telle attestation devra être légalisée, si elle concerne des étrangers, par les représentants diplomatiques ou consulaires italiens.

Art. 5. — Si le connaissement est à ordre ou au porteur, son possesseur qui demande la délivrance de la marchandise doit démontrer à quelle date il a acquis la propriété.

Art. 6. — Pour ce qui concerne l'effet des lois sur le timbre et l'enregistrement, on

(1) V. ci-dessus, p. 130.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 184.
(3) V. ci-dessus, p. 132.

appliquera au jugement sur la nationalité les dispositions de l'article 22 du règlement intérieur approuvé en séance du 26 juin 1915.

Rome, le 14 septembre 1915.

Le Président : M. LA TERZA.

Les membres ordinaires : E. BARBAVARA, FRANCESCO MAZZINGHI, CARLO BRUNO, GEROLAMO BISCARO, ADOLFO BERIO.
Le Commissaire du gouvernement : R. DE NOTARISTEFANI.
Les membres suppléants : D. MANZI, FORMICA GIOVANNI, LUIGI DARI.
Le Commissaire suppléant : G. CIAMARA.
Le secrétaire : RICCARDO MARCELLI.
Le vice-secrétaire : ALVISE BRAGADIN.

761

Italie. — DÉCLARATION DE BLOCUS DE LA CÔTE BULGARE DE LA MER EGÉE, EN DATE DU 20 OCTOBRE 1915.

Est déclaré le blocus de la côte bulgare de la mer Egée à partir du 16 octobre 1915, 6 heures, avec 48 heures de grâce pour le départ des navires neutres de la zone bloquée.

20 octobre 1915.

Le ministre : C. CORSI.

762

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE Nº 1605, EN DATE DU 11 NOVEMBRE 1915, QUI ÉTEND A D'AUTRES NAVIRES LE DÉCRET DU 17 JUIN 1915, Nº 957, CONCERNANT LA RÉQUISITION DES NAVIRES ÉTRANGERS (*Gazzetta Ufficiale* du 15 novembre 1915, nº 279).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité qui nous est déléguée ;

Vu la loi du 22 mai 1915, nº 671, qui confère des pouvoirs extraordinaires au gouvernement du Roi ;

Vu le décret royal à convertir en loi, en date du 21 janvier 1915, nº 29, et ses modifications successives et adjonctions ;

Vu le décret du lieutenant général du 17 juin 1915, nº 957, relatif à l'exploitation des navires marchands ennemis séquestrés et réquisitionnés (1) ;

La convenance étant reconnue de soumettre à des règles spéciales la réquisition des navires marchands de pavillon étranger ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux de la guerre, des affaires étrangères, du trésor et de l'agriculture, de l'industrie et du commerce ;

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 185.

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Les règles établies par le décret du lieutenant général du 17 juin 1915, nº 957, sont étendues à la réquisition des navires marchands et de plaisance de pavillon étranger et aux bateaux et chalands de propriété étrangère, présents dans les ports et dans les eaux territoriales du Royaume et des colonies, sous réserve des dispositions des articles suivants.

Art. 2. — Le payement de la compensation de réquisition (à calculer en conformité de l'article 5 du susdit décret) sera exécuté par payements mensuels, le mois échu, aux ayants droit et à leurs représentants légaux.

Cependant le gouvernement royal aura la faculté de suspendre le payement, quand des circonstances particulières le lui conseilleront.

Art. 3. — Les navires réquisitionnés soumis aux règles du présent décret seront temporairement inscrits sur un registre spécial près du Département maritime de Gênes et seront autorisés à battre pavillon italien moyennant des passavants provisoires spéciaux.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, invitant tous ceux qu'il concerne à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 11 novembre 1915.

THOMAS DE SAVOIE,
SALANDRA, CORSI, ZUPELLI, SONNINO, CARCANO, CAVASOLA.

763

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE Nº 1642, CONCERNANT LES DEMANDES D'INDEMNITÉ FORMÉES ET LA CONSTATATION DES DOMMAGES SOUFFERTS PAR DES CITOYENS OU SUJETS ITALIENS PAR SUITE DES BOMBARDEMENTS DE L'ENNEMI, EN DATE DU 14 NOVEMBRE 1915 (*Gazzetta Ufficiale* du 24 novembre 1915, nº 287).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu la loi du 22 mai 1915, nº 671 ;

Vu l'article 5 de notre décret du 24 juin 1915, nº 1014 (1) ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec le Président du Conseil des ministres, ministre de l'intérieur, des ministres des affaires étrangères, des colonies, des grâce, justice et cultes, des finances et du trésor ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Les demandes d'indemnité de la part des citoyens ou sujets italiens pour les dommages par eux soufferts en conséquence d'actes d'hostilité contraires aux principes du droit de la guerre accomplis par l'ennemi doivent être présentées au préfet de la province compétente à raison du lieu, pas plus tard que le 60e jour à partir de la publication du présent décret.

Art. 2. — Dans le cas où, depuis la publication du présent décret, seraient accomplis par l'ennemi d'autres faits du même caractère, les demandes devront être présentées dans les 60 jours de la date des faits.

Art. 3. — Les demandes devront être accompagnées des documents suivants :

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 187.

I. — *Pour les dommages aux immeubles* :

a) Une copie, s'il existe, de l'acte d'où résulte le titre dont le droit de propriété tire son origine ;

b) Un certificat de transcription, si celle-ci est réclamée, à teneur de la loi ;

c) Un certificat faisant l'historique de l'événement dommageable ;

d) Une évaluation du dommage, avec déclaration faite sous serment devant le préteur ;

e) Un acte manifeste reçu par le préteur, établissant que le dommage dont réparation est demandée a été la conséquence d'un des actes d'hostilité pour lesquels une procédure est ouverte.

Lorsque la demande d'indemnité pour des dommages aux immeubles n'est pas supérieure à 1.000 lires, la propriété peut être prouvée par un acte manifeste reçu par le préteur.

II. — *Pour les dommages aux objets mobiliers :*

a) Un acte manifeste reçu par le préteur, qui prouve la possession de l'objet mobilier : en cas de destruction totale, on déclare la valeur vénale ; en cas de détérioration, on détermine le montant du dommage en comparaison avec la valeur vénale de l'objet ;

b) Un acte manifeste comme il est dit au nº I, lettre *e*.

III. — *Pour les dommages aux navires, chalands et leurs accessoires* :

a) Un extrait de la matricule des navires ou du registre des chalands ;

b) Un certificat de l'autorité maritime déterminant le montant du dommage quand l'indemnité réclamée n'est pas supérieure à 5.000 livres ; pour les demandes de sommes supérieures, il sera présenté une évaluation du dommage comme il est dit au nº I, lettre *d*, faite par un expert inscrit sur les rôles des offices maritimes.

c) Un acte manifeste comme il est dit au nº I, lettre *e*.

IV. — *Pour les dommages aux personnes* :

a) En cas de lésions suivies de mort :

1) Un acte de naissance et un acte de décès du défunt ;

2) Un acte manifeste reçu par le préteur, d'où résulte que la lésion a été occasionnée par un des actes d'hostilité de l'ennemi pour lesquels est ouverte la procédure d'indemnité, et qui indique les dommages dérivant du décès de l'individu pour lequel l'indemnité est demandée ;

3) Un certificat médical attestant le caractère et l'importance de la lésion en relation avec le décès survenu ;

4) Un certificat du maire de la commune où résidait le défunt, d'où résulte la situation économique du défunt lui-même et celle de celui qui demande l'indemnité ;

5) Un état de famille du défunt.

b) En cas de lésions non suivies de mort :

1) Un acte manifeste reçu par le préteur, d'où résulte que la lésion a été occasionnée par un des actes d'hostilité de l'ennemi pour lesquels est ouverte la procédure d'indemnité.

2) Un certificat médical attestant le caractère et l'importance de la lésion même, et les soins qui ont été donnés à son sujet ;

3) Un certificat du maire de la commune où résidait la personne lésée, analogue à celui indiqué ci-dessus lettre *a*, nº 4 ;

4) Un état de famille de la personne lésée.

Art. 4. — Tous les documents indiqués dans l'article 3 qui précède peuvent être présentés sur papier libre et sont exempts de toute taxe ou de tout droit au profit du trésor public ou des communes.

Art. 5. — Après avoir reçu les demandes et les documents indiqués aux articles 2 et 3, le préfet procède à une instruction pour établir les circonstances exposées et examiner les requêtes présentées ; il pourra demander pour cet examen le concours de tout office gouvernemental ou communal.

L'instruction terminée, le préfet transmet les actes au Commissaire du gouvernement près la Commission des prises en les accompagnant d'un rapport indiquant sa propre opinion sur les demandes présentées.

Art. 6. — Le Commissaire du gouvernement, s'il reconnaît que l'instruction n'est pas complète, peut provoquer, par l'entremise du ministère de la marine, la présentation de nouveaux documents et demander de nouvelles recherches au moyen d'expertises effectuées, au besoin, par des offices techniques gouvernementaux ou par l'autorité maritime.

Art. 7. — Le Commissaire du gouvernement, après avoir examiné les actes relatifs à chaque demande, présentera ses conclusions à la Commission des prises, laquelle, conformément à la procédure établie dans le code de la marine marchande et dans son propre règlement intérieur (1), établira si un dommage a été souffer tet lequel, sauf, en ce qui concerne la détermination de l'indemnité, ce qui est dit à l'article suivant.

Art. 8. — Un décret subséquent indiquera les dispositions pour l'affectation des sommes constituant le fonds dont parle l'article 1er de notre décret du 24 juin 1915, nº 1014, et pour leur répartition après la conclusion de la paix, proportionnellement à ce qui est indiqué à l'article précédent, ainsi qu'aux sommes disponibles.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 14 novembre 1915.

THOMAS DE SAVOIE,

SALANDRA, CORSI, SONNINO, MARTINI, ORLANDO, DANEO, CARCANO.

764

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE nº 93, EN DATE DU 4 FÉVRIER 1916, PORTANT DÉFENSE D'IMPORTATION DE L'AUTRICHE ET DE L'ALLEMAGNE (*Gazzetta Ufficiale* du 10 février 1916, nº 33).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu des pouvoirs à nous délégués ;

Vu la loi du 22 mai 1915, nº 671 ;

Sur la proposition de nos ministres secrétaires d'Etat pour les affaires étrangères, pour les colonies, pour les finances et pour l'agriculture, l'industrie et le commerce ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — En application du décret royal du 24 mai 1915, nº 697 (2), et sauf la faculté dont il est parlé à l'article 2 de ce décret, est défendue l'introduction dans le territoire du Royaume et de ses colonies, par importation ou par transit, des marchandises de production ou d'origine austro-hongroise, de quelque pays qu'elles proviennent.

Art. 2. — Les dispositions du décret royal du 24 mai 1915, nº 697 et de l'article précédent sont étendues au commerce entre l'Italie et l'Allemagne et à l'introduction de marchandises de production ou d'origine germanique.

Art. 3. — Les ministres des finances et des colonies, de concert avec le ministre de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, pourvoiront, par des dispositions spéciales, à tout ce qui concerne l'application du présent décret.

(1) V. ci-dessus, p. 132.
(2) V. ci-dessus, p. 129.

Art. 4. — Le présent décret aura effet du jour qui suivra celui de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Santa Margherita Ligure, le 4 février 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
SALANDRA, SONNINO, DANEO, MARTINI, CAVASOLA.

765

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE n° 163, PAR LEQUEL EST MODIFIÉ LE DÉCRET DE LA LIEUTENANCE DU 14 NOVEMBRE 1915, n° 1642, RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DES DOMMAGES SOUFFERTS PAR DES ITALIENS A LA SUITE DE BOMBARDEMENTS PAR L'ENNEMI, EN DATE DU 10 FÉVRIER 1916 (*Gazzetta Ufficiale* du 28 février 1916, n° 48).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée et des pouvoirs extraordinaires conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, n° 671 ;

Vu nos décrets du 24 juin 1915, n° 1014, et du 14 novembre 1915, n° 1642 (1), relatifs à la réparation des dommages produits par des actes d'hostilité de l'ennemi contraires aux principes du droit de la guerre généralement reconnus ;

Vu nos décrets du 30 mai 1915, n° 807, et du 1er août 1915, n° 1234 (2), relatifs à la constitution de la Commission des prises ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec le Président du Conseil des ministres, ministre de l'intérieur, et avec les ministres des affaires étrangères, des colonies et des grâce, justice et cultes ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Aux articles 6 et 7 de notre décret du 14 novembre 1915, n° 1642, sont substitués les articles suivants :

« *Art. 6.* — Avant d'examiner les actes relatifs à chaque demande, le Commissaire du gouvernement demande au ministre de la marine si le gouvernement royal entend exercer la faculté que lui a concédée l'article 1er de notre décret du 24 juin 1915, n° 1014, en ce qui regarde les dommages produits par l'acte d'hostilité auquel se réfère la demande présentée.

En cas d'affirmative, le Commissaire du gouvernement procède à l'examen de la demande et des actes y relatifs, et, s'il reconnaît que l'instruction déjà faite n'est pas complète, il requiert la présentation de nouveaux documents et provoque de nouvelles recherches au moyen d'expertises effectuées par les soins des offices techniques gouvernementaux ou de l'autorité maritime ».

« *Art. 7.* — Après avoir accompli l'examen des actes relatifs à chaque demande, le Commissaire du gouvernement dépose les actes mêmes au secrétariat de la Commission des prises avec ses conclusions.

Dans les dix jours qui suivent le dépôt des actes, le Président de la Commission des

(1) V. ces textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 187, et ci-dessus, p. 146.
(2) V. ci-dessus, p. 130 et 139.

prises nomme le rapporteur, lequel, après examen des actes, détermine le montant du dommage souffert.

Dans un délai de cinq jours depuis la notification de la détermination du rapporteur, on décidera si le Commissaire du gouvernement peut présenter recours à la Commission des prises ; cette Commission décide sans appel.

Un règlement intérieur spécial de la Commission des prises établira les règles de procédure pour les actes du rapporteur, par la présentation des recours et pour le jugement subséquent devant la Commission ».

Art. 2. — A l'article 1er de notre décret du 24 juin 1915, n° 1014, après les mots : « navires marchands non armés », sont ajoutés ceux-ci : « ou armés pour la défense avec l'autorisation prévue à l'article 109 du code de la marine marchande ».

Art. 3. — A l'article 6 de notre décret du 30 mai 1915, n° 807, sont ajoutés les alinéas suivants :

« Dans l'exécution des actes d'instruction ordonnés par la Commission des prises, sont attribués à la Commission même et au délégué à l'instruction les pouvoirs que le code de procédure pénale confère au magistrat instructeur, avec les sanctions y relatives établies par le code de procédure pénale et par le code pénal.

Les requêtes éventuelles pour les actes à accomplir en dehors de la circonscription du tribunal de Rome, d'après la règle de l'article 188 du code de procédure pénale, seront adressées par le Président de la Commission à l'autorité judiciaire ».

Le présent décret aura effet à partir de la date de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'Etat, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 10 février 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
SALANDRA, CORSI, SONNINO, MARTINI, ORLANDO.

766

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE N° 266, EN DATE DU 27 FÉVRIER 1916, ÉTABLISSANT LES LISTES DES OBJETS ET MATÉRIAUX QUI SONT CONSIDÉRÉS COMME CONTREBANDE DE GUERRE ABSOLUE ET CONDITIONNELLE (*Gazzetta Ufficiale* du 16 mars 1916, n° 63).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu le code de la marine marchande, partie 1re, titre IV ;

Vu l'article de notre décret du 3 juin 1915, n° 840 (1), relatif aux règles du droit maritime admises par l'Italie dans le présent conflit ;

Vu nos décrets du 3 juin 1915, n° 839, du 15 juillet 1915, n° 1131, et du 2 septembre 1915, n° 1334 (2), relatifs aux objets considérés comme contrebande absolue et conditionnelle ;

Attendu qu'il convient de mieux coordonner et de modifier dans certaines parties les listes des objets indiqués aux décrets précités ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères et des colonies ;

(1) V. ci-dessus, p. 94.
(2) V. ci-dessus, p. 135, 138 et 141.

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Sont considérés comme articles de contrebande, absolue et conditionnelle, les objets et matériaux compris dans les listes annexées au présent décret, signées, sur notre ordre, par les ministres compétents, et qui doivent être substituées à celle approuvées et modifiées par nos décrets antérieurs.

Art. 2. — Le présent décret aura effet du jour de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie,* prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 27 février 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
CORSI, SONNINO, MARTINI.

Liste des objets et des matériaux considérés comme articles de contrebande de guerre absolue.

1° Armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport, ainsi que leurs pièces détachées.

2° Instruments et appareils exclusivement destinés à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication ou à la réparation des armes et du matériel de guerre, terrestre et naval.

3° Tours et autres machines ou ustensiles mécaniques pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre.

4° Emeri, corindon naturel et artificiel (alundum) et carborundum, sous toutes leurs formes.

5° Projectiles, gargousses et cartouches de toute nature, et leurs pièces détachées.

6° Cire de paraffine.

7° Poudres et explosifs spécialement préparés pour la guerre.

8° Les matières employées dans la fabrication des explosifs, en y comprenant l'acide nitrique et les nitrates de toute nature, l'acide sulfurique ; l'acide sulfurique fumant (oléum), l'acide acétique et les acétates, le chlorate et le perchlorate de baryum, l'acétate, le nitrate et le carbure de calcium, les sels de potassium et la potasse caustique, les sels d'ammonium et l'ammoniaque (solution), la soude caustique, le chlorate et le perchlorate de sodium, le mercure, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte (employé comme dissolvant), le phénol (acide phénique), le crésol, la naphtaline avec leurs mélanges et dérivés, l'aniline et ses dérivés, la glycérine, les acétones et les matières brutes ou ouvrées utilisables pour leur préparation, l'éther acétique, l'alcool éthylique, l'alcool méthylique, l'éther, le soufre, l'urée, la cyanamide, le celluloïd.

9° Le bioxyde de manganèse, l'acide chlorhydrique, le brome, le phosphore et ses composés, le sulfure de carbone, l'arsenic et ses composés, le chlore, le phosgène (oxychlorure de carbone), l'anhydride sulfureux, le prussiate de soude, le cyanure de sodium, l'iode et ses composés.

10° Piment (poivre de Cayenne) et poivre.

11° Affûts de canons, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leurs pièces détachées, matériel de campement et ses pièces détachées.

12° Fil de fer barbelé et instruments servant à le placer ou à le couper.

13° Télémètres et leurs pièces détachées, projecteurs et leurs pièces détachées.

14° Toutes espèces d'effets d'habillement et d'équipement ayant un caractère militaire.

15° Animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre, ou susceptibles de le devenir.

16° Toutes espèces de harnachements ayant un caractère militaire.

17° Peaux de bœufs, buffles et chevaux, peaux de veaux, porcs, moutons, chèvres et daims, cuir ouvré ou non, propre à la sellerie ou aux harnachements ; chaussures ou effets militaires, courroies de cuirs, cuirs imperméables et cuirs de pompes.

18° Matières tannantes de toute espèce, y compris le bois de québracho et les extraits propres au tannage.

19° Laine brute, peignée ou cardée, déchets de laine et résidus de toute nature, filés de laine, crins, poils d'animaux de toute espèce, leurs filés et déchets.

20° Coton brut, effilures de coton, déchets de coton, filés et tissus de coton et les autres produits de coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs.

21° Lin, chanvre, ramie, kapok et toutes les autres fibres végétales, ainsi que les filés fabriqués avec.

22° Navires de guerre, y compris les embarcations et leurs pièces détachées, ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre.

23° Appareils de signaux phoniques sous-marins.

24° Plaques de blindage.

25° Appareils aériens de toute espèce, y compris les aéroplanes, aéronefs, ballons, aérostats de tout genre, et leurs pièces détachées, ainsi que les accessoires, objets et matériaux propres à servir à l'aérostation et à l'aviation.

26° Automobiles et véhicules à moteur de toutes espèces, et leurs pièces détachées et accessoires.

27° Pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes, ainsi que les articles ou matériaux spécialement propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation.

28° Huiles minérales, y compris la benzine et les essences utilisables pour moteurs.

29° Produits résineux, camphre, térébenthine (huile et essence), goudron et essence de goudron de bois.

30° Caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, usagé et récupéré ; les solutions, pâtes et toutes autres préparations contenant du caoutchouc, le balata, la gutta-percha et les variétés suivantes du caoutchouc : Bornéo, Guayulé, Jelutong, Palembang, Pontianac et toutes les autres substances contenant du caoutchouc), ainsi que les objets faits en tout ou en partie avec du caoutchouc.

31° Roseaux de l'Inde.

32° Matières lubrifiantes et spécialement l'huile de ricin.

33° Les métaux suivants : tungstène, molybdène, vanadium, sodium, nickel, selenium, cobalt, lingots de fer hématite, manganèse, fer électrolytique, acier contenant du tungstène ou du molybdène.

34° Amiante.

35° Aluminium ; alumine et sels d'aluminium.

36° Antimoine, ainsi que les sulfures et oxydes d'antimoine.

37° Cuivre brut ou mi-ouvré, fils de cuivre, les alliages et les composés du cuivre.

38° Plomb sous toutes ses formes.

39° Etain, chlorure d'étain et les minerais d'étain.

40° Alliages de fer, y compris le ferro-tungstène, le ferro-molybdène, le ferro-manganèse, le ferro-vanadium et le ferro-chrome.

41° Les minerais suivants ; la wolframite, la scheelite, la molybdenite, les minerais de manganèse, de nickel, de chrome, de fer hématite, les pyrites de fer, les pyrites de cuivre et autres minerais de cuivre, les minerais de zinc, de plomb, d'arsenic, la bauxite et la cryolithe.

42° Cartes et plans de toute partie du territoire d'un des belligérants, ou de la zone des opérations militaires, à l'échelle de 1/250.000 ou au-dessus, ainsi que les reproductions, à toute échelle, de ces cartes ou plans par la photographie ou tout autre procédé.

43° Liège et le liège en poudre.

44° Os sous toutes leurs formes, entiers ou concassés, et résidus d'os calcinés.

45° Savon.

Rome, le 27 février 1916.

Vu, d'ordre de S. A. R. le lieutenant général de S. M. le Roi.
Le ministre de la marine : CORSI.
Le ministre des affaires étrangères : SONNINO.
Le ministre des colonies : MARTINI.

Liste des objets et matériaux considérés comme articles de contrebande de guerre conditionnelle.

1° Vivres.
2° Fourrages et matières propres à l'alimentation des animaux.
3° Graines oléagineuses, noix et cosses.
4° Huiles et graisses d'animaux, de poissons ou de végétaux, autres que celles susceptibles d'être employées comme lubrifiants et ne comprenant pas les huiles essentielles.
5° Combustibles, autres que les huiles minérales.
6° Poudre et explosifs qui ne sont pas préparés spécialement pour la guerre.
7° Fers à cheval et matériaux de maréchalerie.
8° Harnachements et objets de sellerie.
9° Les articles suivants, s'ils sont utilisables pour la guerre : vêtements, articles fabriqués pour le vêtement, fourrures, chaussures et bottes.
10° Véhicules de toute nature, autres que les automobiles, pouvant servir à un usage de guerre, ainsi que leurs pièces détachées.
11° Matériel de chemin de fer, fixe ou roulant, matériel télégraphique, radio-télégraphique et téléphonique.
12° Navires, bateaux et embarcations de tout genre, docks flottants et leurs pièces détachées, parties de bassins.
13° Jumelles de campagne, télescopes, chronomètres et toutes espèces d'instruments nautiques.
14° Or et argent, monnayé ou en lingots, papier représentatif de la monnaie.
15° Caséine.
16° Vessies, boyaux, enveloppes et peaux à saucisses.

Rome, le 27 février 1916.

Vu, d'ordre de S. A. R. le lieutenant général de S. M. le Roi.
Le ministre de la marine : CORSI.
Le ministre des affaires étrangères : SONNINO.
Le ministre des colonies : MARTINI.

767

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE N° 328, EN DATE DU 2 MARS 1916, PORTANT MODIFICATIONS AUX DISPOSITIONS EN VIGUEUR CONCERNANT L'EXPLOITATION DES NAVIRES ENNEMIS ET ÉTRANGERS SÉQUESTRÉS OU RÉQUISITIONNÉS (*Gazzetta Ufficiale* du 24 mars 1916, n° 70).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;
En vertu de l'autorité qui nous est déléguée et des pouvoirs extraordinaires conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, n° 671 ;
Le Conseil des ministres entendu ;
Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec ceux de la guerre, des affaires étrangères, du trésor et de l'agriculture, de l'industrie et du commerce ;

Nous avons décrété et décrétons :

Tout en maintenant les dispositions des décrets du lieutenant général du 17 juin 1915 nº 957, et du 11 novembre 1915, nº 1605 (1), lorsque les navires marchands ennemis et étrangers et les chalands de propriété étrangère séquestrés ou réquisitionnés sont concédés à des sociétés de navigation ou à des armateurs privés, les conditions de l'exploitation des navires et des chalands précités seront réglées par des conventions spéciales, à stipuler entre l'administration de la marine et le concessionnaire, qui établiront aussi les modalités pour la fixation et la liquidation des bénéfices provenant de l'exploitation.

Les sociétés de navigation et les armateurs privés seront, en tous cas, tenus de fournir la somme compensatrice due au propriétaire du navire ou du chaland, conformément aux dispositions en vigueur sur la matière : cette somme sera déduite dans le calcul du produit net de l'exploitation, qui pour les trois quarts appartiendra au trésor public de l'État et pour un quart à l'exploitant.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, invitant qui de droit à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 2 mars 1916.

Thomas de Savoie,
Salandra, Corsi, Zuppelli, Sonnino, Carcano, Cavasola.

768

Italie. — Règlement intérieur de la Commission des prises pour la procédure sur les demandes de réparation de dommages soufferts par des citoyens italiens a la suite d'actes d'hostilité de l'ennemi, en date du 1er avril 1916 (*Gazzetta Ufficiale* du 4 avril 1916, nº 79).

La Commission des prises, constituée par décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, nº 807 (2), réunie en assemblée plénière le 1er avril 1916, avec l'intervention de MM. : *Président* : comm. Michele La Terza, premier Président de la Cour d'appel de Trani ; *membres ordinaires* : comm. Edoardo Barbavara, vice amiral en position auxiliaire ; hon. prof. gr. off. Vittorio Scialoia, sénateur du Royaume, membre du contentieux diplomatique ; av. gr. off. Adolfo Berio, Conseiller d'État ; gr. off. Carlo Bruno, directeur général de la marine marchande ; gr. off. Francesco Mazzinghi, inspecteur de la Capitainerie des ports ; comm. Gerolamo Biscaro, Conseiller de la Cour de cassation de Rome ; *Commissaire du gouvernement* : comm. Raffaele de Notaristefani, substitut du procureur général de la Cour de cassation de Rome ; *membres suppléants* : comm. Domenico Manzi, contre-amiral en position auxiliaire ; hon. av. gr. cr. Luigi Dari, député au Parlement, membre du contentieux diplomatique ; av. comm. Enrico Avet, Conseiller d'État ; chev. Giovanni Formica, Conseiller de Cour d'appel ; *Commissaire suppléant* : chev. Guglielmo Ciamarra, substitut du procureur du Roi ; *secrétaire* : comm. Riccardo Marcelli, directeur chef de division de 1re classe à l'administration centrale de la marine ; *vice-secrétaire* : chev. Alvise Bragadin, premier secrétaire à l'administration centrale de la marine ;

Vu l'article 1er du décret de la Lieutenance du 24 juin 1915, nº 1014, modifié par l'article 2 du décret du 10 février 1916, nº 163 (3) ;

(1) V. ces textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 185, et ci-dessus, p. 145.
(2) V. ci-dessus, p. 130.
(3) V. ces textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 145, et ci-dessus, p. 149.

Vu l'article 7 du décret de la Lieutenance du 14 novembre 1915, n° 1642, modifié par l'article 1er du décret du 10 février 1916, n° 163 (1) ;

A approuvé le règlement intérieur suivant pour la procédure sur les demandes de réparation de dommages soufferts par des citoyens italiens à la suite d'actes d'hostilité de l'ennemi contraires aux principes du droit de la guerre :

Article 1er. — Le Commissaire du gouvernement, ayant reçu communication du ministère de la marine que le gouvernement du Roi entend exercer la faculté prévue à l'article 1er du décret de la Lieutenance du 24 juin 1915, n° 1014, en ce qui concerne les dommages produits par un acte d'hostilité de l'ennemi, est admis, s'il y a lieu, à faire, pour l'accomplissement de l'instruction, le dépôt au secrétariat de la Commission des prises de la demande se référant audit acte, avec les documents y relatifs et ses propres conclusions.

Art. 2. — Le Président de la Commission, après ce dépôt, communique à toutes les parties en instance les conclusions du Commissaire du gouvernement au moyen de lettres recommandées avec reçus.

S'il ne résulte pas des actes que remise ait été faite à la partie, la communication sera effectuée par les soins des préfets au moyen d'un avis notifié par les maires dans les formes et de la manière établies par l'article 89 du règlement pour l'exécution de la loi sur l'impôt de la richesse mobilière, approuvé par décret royal du 11 juillet 1907, n° 560.

Art. 3. — A partir de la date de la communication ou de la notification de l'avis court un délai de dix jours, pendant lequel les parties en instance, et aussi des personnes expressément autorisées par elles, ont la faculté d'examiner les actes et de présenter des documents et des Mémoires.

Art. 4. — Après le délai de l'article précédent, le rapporteur, nommé conformément au décret de la Lieutenance du 10 février 1916, n° 163, le Commissaire du gouvernement entendu et sans l'intervention des parties en instance, prononce la décision.

Art. 5. — Si le rapporteur ne trouve pas la demande suffisamment instruite, il peut demander la présentation de nouveaux documents et procéder à de nouvelles recherches après la règle de l'article 3 du décret de la Lieutenance du 10 février 1916, n° 163, et aussi au moyen d'expertises effectuées par des offices techniques gouvernementaux ou par l'autorité maritime.

L'instruction complétée, les actes sont communiqués au Commissaire du gouvernement, et un résumé est fait de la procédure observée d'après les règles de l'article précédent.

Art. 6. — Le Président de la Commission fait la communication de la décision définitive à la partie dans la forme établie au précédent article 2, en l'avertissant du délai fixé pour recourir à la Commission.

Art. 7. — Le recours à la Commission contre la décision définitive du rapporteur peut être présenté au secrétariat de la Commission même, ou au préfet de la province, ou au maire de la commune, lesquels doivent le transmettre immédiatement à la Commission.

Le recours doit être signé par un avocat inscrit sur le tableau des avocats exerçant près un tribunal du Royaume.

Art. 8. — Le Président de la Commission fixe le jour de la discussion sur le recours par un décret notifié aux requérants au moins dix jours avant de la manière et dans les formes indiquées à l'article 2.

Il a la faculté de réunir la discussion de plusieurs recours et de les trancher par une décision unique.

Art. 9. — Le Président, le Commissaire du gouvernement entendu, peut, pour des motifs justifiés, renvoyer la discussion à une séance ultérieure.

Art. 10. — A l'audience indiquée, le Président ou le Commissaire délégué par lui fait un rapport sur le recours.

(1) V. ci-dessus, p. 146 et 149.

Ensuite, l'avocat de la partie qui a fait le recours a la parole le premier ; le Commissaire du gouvernement parle en dernier, s'il n'a pas fait le recours.

A l'audience ne peuvent assister, en dehors du Commissaire du gouvernement et du secrétaire, que les parties en instance et leurs avocats.

Art. 11. — La discussion terminée, la Commission, sans l'intervention du Commissaire du gouvernement, du secrétaire, des parties en instance et de leurs avocats, délibère en chambre du Conseil ;

La Commission peut renvoyer la décision à une audience subséquente.

Les délibérations doivent être prises avec l'intervention d'au moins cinq membres, d'après la règle de l'article 7 du décret de la Lieutenance du 30 mai 1915, nº 807 (1).

Peut faire partie du collège délibérant le rapporteur dont la décision est soumise au recours.

Le vote intervenu, le Président désigne le rédacteur de la décision.

Art. 12. — La décision doit être signée par tous les membres qui ont pris part à la délibération et contresignée par le secrétaire. La publication de la décision a lieu par le dépôt au secrétariat.

Les copies en forme authentique sont délivrées par le secrétaire.

Rome, 1er avril 1916.

Le Président : Michele La Terza.

Les membres ordinaires : Edoardo Barbavara, Vittorio Scialoia, Adolfo Berio, Carlo Bruno, Francesco Mazzinghi, Gerolamo Biscaro.

Le Commissaire du gouvernement : R. de Notaristefani.

Les membres suppléants : Domenico Manzi, Luigi Dari, Enrico Avet, Giovanni Formica.

Le Commissaire suppléant : G. Ciamarra.

Le secrétaire : Riccardo Marcelli.

Le vice-secrétaire : Alvise Bragadin.

769

Italie. — Décret de la Lieutenance nº 931, en date du 16 juillet 1916, modifiant et complétant la liste des articles de contrebande de guerre absolue et conditionnelle (*Gazzetta Ufficiale* du 8 août 1916, nº 186).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu notre décret du 27 février 1916, nº 266 (2) ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères et des colonies ;

Nous avons décrété et décrétons :

Sont apportées les additions suivantes à la liste des articles de contrebande de guerre *absolue*, établie par notre décret du 27 février 1916, nº 266 :

46º Chlorures métalliques, excepté le chlorure de sodium, chlorures métalloïdiques.

47º Composés halogènes du carbone, amidon.

48º Borax, acide borique et autres composés du bore.

(1) V. ci-dessus, p. 130.
(2) V. ci-dessus, p. 150.

49° Graines de sabadelle et les préparations qui en dérivent.

50° Or, argent, papier représentatif de monnaie et tous les documents de crédit négociables et titres réalisables.

Sont apportées les modifications suivantes à la liste susdite des articles de contrebande absolue :

Le n° 3 est ainsi modifié :

« Tours, machines et ustensiles pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre ».

Dans le n° 8, au mot « éther » sont substitués les mots : « éther formique, éther sulfurique ».

Dans la liste des articles de contrebande *conditionnelle*, annexée au même décret, le n° 14 est supprimé.

Le présent décret aura effet du jour de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'Etat, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 16 juillet 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
CORSI, SONNINO, COLOSIMO.

770

Italie. — DÉCRET MINISTÉRIEL EN DATE DU 2 SEPTEMBRE 1916, ÉTABLISSANT UNE RÉMUNÉRATION, A TITRE D'HONORAIRE, AU PROFIT DES MEMBRES DE LA COMMISSION DES PRISES (ENREGISTRÉ A LA COUR DES COMPTES LE 19 OCTOBRE 1916).

Le ministre ;

Vu les décrets de la Lieutenance du 30 mai 1915, n° 807, et du 1er août de la même année, n° 1234 (1), relatifs à la constitution et à la compétence de la Commission des prises, et notamment l'article 2 du second des décrets précités ;

Considérant qu'il convient que le rapporteur et le rédacteur de la sentence ainsi que le Commissaire du gouvernement aient une rémunération à titre d'honoraire à l'occasion des fonctions spéciales qu'ils remplissent pour la préparation du jugement ;

Décrète :

Article 1er. — Les membres de la Commission des prises qui ont exercé les fonctions de rapporteur dans une instance et de rédacteur de la sentence y relative et le Commissaire du gouvernement ou le Commissaire suppléant, s'il lui a été effectivement substitué, auront droit pour toute affaire à une rémunération spéciale à titre d'honoraire.

Art. 2. — L'honoraire prévu au précédent article est calculé sur la base de la formule suivante : honoraire $= X = \frac{a}{b} \times (c + d)$;

c'est-à-dire :

a = 2/3 des appointements annuels auxquels a droit, au moment de la liquidation, chacun des membres ou Commissaires désignés au précédent article 1er ;

b = le nombre des séances tenues par la Commission pendant la première année de sa constitution ;

c = le nombre des séances tenues par la Commission auxquelles chacun des membres ou Commissaires cités a pris part pour chaque jugement avec les fonctions indiquées à l'article 1er ;

(1) V. ci-dessus, p. 130 et 139.

$d =$ le nombre des séances d'instruction auxquelles a participé chacun des membres ou Commissaires cités au cours de l'instance, avec les fonctions indiquées à l'article 1er pour la préparation et l'épuisement de la cause.

En aucun cas le total des honoraires ne pourra être supérieur aux deux tiers des appointements dont il est question sous la lettre *a*.

Le présent décret sera enregistré à la Cour des comptes.

Rome, le 2 septembre 1916.

C. Corsi.

771

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 1276, en date du 3 septembre 1916, portant règlement de la procédure a suivre pour la demande d'indemnisation des citoyens et sujets italiens, du fait des dommages soufferts en conséquence des actes d'hostilité contraires au droit de la guerre accomplis par l'ennemi (*Gazzetta Ufficiale* du 11 octobre 1916, n° 239).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu la loi du 22 mai 1915, n° 671 ;

Vu notre décret du 14 novembre 1915, n° 1642 (1) ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec le Président du Conseil des ministres, et avec les ministres de l'intérieur, des affaires étrangères, des colonies, des grâce, justice et cultes, des finances et du trésor ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Les demandes d'indemnisation des citoyens et sujets italiens pour dommages soufferts en conséquence des actes d'hostilité contraires aux principes du droit de la guerre, accomplis par l'ennemi, doivent être présentées au préfet de la province compétent *ratione loci*, au plus tard le quatre-vingt-dixième jour qui suivra les actes d'hostilité ayant occasionné les dommages.

Art. 2. — Pour les dommages soufferts par des navires en cours de navigation ou par des citoyens ou sujets italiens embarqués sur ces navires, ou par des chargements leur appartenant, le délai court du jour du débarquement dans un port national, ou de l'arrivée dans un port étranger si une autorité diplomatique ou consulaire y existe à laquelle puisse être faite la déclaration nécessaire, et en ce qui concerne le chargement de marchandises, le délai court du jour où la nouvelle est parvenue au propriétaire.

Art. 3. — Dans le cas d'arrivée dans un port étranger, les actes d'instruction confiés à la préfecture par le décret du 14 novembre 1915, n° 1642, peuvent être accomplis, en tant qu'ils sont de leur compétence, par les agents diplomatiques ou consulaires italiens, qui les transmettront au Commissaire du gouvernement près la Commission des prises.

Art. 4. — Les demandes d'indemnité qui, à la date de la publication du présent décret, apparaîtraient comme ayant été présentées en dehors des délais prescrits par les dispositions précédemment en vigueur, seront reprises en examen et la Commission des prises prononcera sur elles.

Art. 5. — Le présent décret aura effet de la date de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le

(1) V. ci-dessus, p. 146.

Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie, invitant qui de droit à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 3 septembre 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
BOSELLI, CORSI, ORLANDO, SONNINO, COLOSIMO,
SACCHI, MEDA, CARCANO.

772

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE Nº 1582, EN DATE DU 5 NOVEMBRE 1916, DONNANT AUX GOUVERNEURS DES COLONIES LE POUVOIR D'ÉDICTER DES RÈGLES POUR ADAPTER AUX NÉCESSITÉS LOCALES LES DISPOSITIONS DES DÉCRETS DE LA LIEUTENANCE DES 14 NOVEMBRE 1915, Nº 1642, ET 3 SEPTEMBRE 1916, Nº 1276, CONCERNANT L'INDEMNISATION DES CITOYENS ET SUJETS ITALIENS POUR LES DOMMAGES SOUFFERTS EN CONSÉQUENCE D'ACTES D'HOSTILITÉ CONTRAIRES AUX PRINCIPES DU DROIT DE LA GUERRE ACCOMPLIS PAR L'ENNEMI (*Gazzetta Ufficiale* du 27 novembre 1916, nº 2787).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu nos décrets des 14 novembre 1915, nº 1642, et 3 septembre 1916, nº 1276 (1), concernant l'indemnisation des citoyens et sujets italiens pour les dommages soufferts en conséquence d'actes d'hostilité contraires aux principes du droit de la guerre accomplis par l'ennemi ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre, secrétaire d'État pour les colonies ;

Nous avons décrété et décrétons :

Les gouverneurs de la Tripolitaine, de la Cyrénaïque, de l'Erythrée et de la Somalie ont le pouvoir d'édicter les règles nécessaires à l'adaptation aux nécessités locales des dispositions des décrets de la Lieutenance du 14 novembre 1915, nº 1642, et du 3 septembre 1916, nº 1276, en ce qui concerne la procédure à suivre pour l'instruction des demandes d'indemnité des citoyens et sujets italiens à raison des dommages soufferts en conséquence des actes d'hostilité contraires aux principes du droit de la guerre accomplis par l'ennemi.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, invitant qui de droit à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 5 novembre 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
BOSELLI, COLOSIMO.

(1) V. ci-dessus, p. 146 et 158.

773

Italie. — Déclaration de blocus des côtes de Grèce, 8 décembre 1916.

A partir du 8 décembre 1916, à huit heures, sont constituées en état de blocus effectif toutes les côtes de Grèce, y compris les îles d'Eubée, Zante et Sainte-Maure, depuis un point situé par 39°20' latitude et 20°20' longitude Est de Greenwich, jusqu'à un point situé par 39°50' latitude et 22°50' longitude Est de Greenwich, ainsi que les îles actuellement sous la dépendance ou l'occupation du gouvernement royal grec.

Les navires de pavillon neutre se trouvant dans les ports bloqués pourront en sortir jusqu'au 10 courant à huit heures.

Le ministre : C. Corsi.

774

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 1803, en date du 14 décembre 1916, apportant des additions et des modifications à la liste des articles de contrebande de guerre (*Gazzetta Ufficiale* du 8 janvier 1917, n° 5).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu nos décrets des 27 février 1916, n° 266, et 16 juillet 1916, n° 931 (1) ;

Sur la proposition du ministre de la marine, d'accord avec le ministre des affaires étrangères et des colonies ;

Nous avons décrété et décrétons :

Sont approuvées les additions suivantes apportées à la liste des articles de contrebande de guerre *absolue*, établie par notre décret du 27 février 1916, n° 266 :

Au n° 25, baudruche.

Au n° 29, bitumes, asphaltes, poix, goudrons de toute nature.

Au n° 31, bambou.

Au n° 42, pellicules sensibilisées, plaques et papiers photographiques.

Au n° 51, talc.

Au n° 52, feldspath.

Au n° 53, matériels électriques adaptés aux usages de la guerre et pièces détachées.

Au n° 54, matières isolantes brutes ou ouvrées.

Au n° 55, acides gras.

Au n° 56, cadmium, alliages de cadmium et minerais de cadmium.

Au n° 57, albumine.

Les modifications suivantes sont apportées à la liste susdite des articles de contrebande absolue :

Au n° 6, les mots « cire de paraffine » sont remplacés par ceux-ci : « cires de toute espèce ».

Les additions suivantes sont apportées à la liste des articles de contrebande *conditionnelle* jointe au même décret :

(1) V. ci-dessus, p. 150 et 156.

Au n° 16, levures.

Le présent décret est applicable à dater du jour de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous les intéressés de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 14 décembre 1916.

THOMAS DE SAVOIE,
CORSI, SONNINO, COLOSIMO.

775

Italie. — DÉCRET DE LA LIEUTENANCE N° 387, EN DATE DU 22 FÉVRIER 1917, APPORTANT DES ADDITIONS ET DES MODIFICATIONS A LA LISTE DES ARTICLES DE CONTREBANDE DE GUERRE ABSOLUE ET CONDITIONNELLE ÉTABLIE PAR LE DÉCRET DE LA LIEUTENANCE DU 27 FÉVRIER 1916 (*Gazzetta Ufficiale* du 17 mars 1917, n° 64).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu nos décrets du 27 février 1916, n° 266, 16 juillet 1916, n° 931, et 14 décembre 1916, n° 1803 (1) ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec le ministre des affaires étrangères et des colonies ;

Nous avons décrété et décrétons :

Les additions suivantes sont apportées à la liste des articles de contrebande de guerre *absolue* indiquée dans notre décret du 27 février 1916, n° 266 :

Au n° 8, après « le soufre », ajouter : « le sulfate de baryum » (barytine).

Au n° 9, l'acide oxalique et les oxalates, l'acide formique et les formiates, les phénates, les sulfites et hyposulfites métalliques, la chaux soudée et le chlorum de chaux, les sels de strontium et de lithium et leurs composés.

Au n° 33, après « vanadium », ajouter : « titane, uranium » ; après « nickel », ajouter : « zinc » ; après « acier contenant du tungstène ou du molybdène », ajouter : « ou du titane ou de l'uranium ».

Au n° 35, les alliages d'aluminium.

Au n° 40, le ferro-titane et le ferro-uranium.

Au n° 41, les minerais de strontium et de lithium.

Au n° 44, le noir animal.

Au n° 45, bois de panama (écorce de quillaia).

58° Zirconium, cerium, thorium et tous leurs alliages et composés : zircon et sable monazité.

59° Cocons de soie.

60° Diamants bruts utilisables pour des emplois industriels.

61° Platine (minerai, métal et sels) et métaux de la même mine de platine (iridium, osmium, ruthenium, rhodium, palladium, etc.), ainsi que les sels et alliages de tous ces métaux.

Sont apportées les modifications suivantes à la liste susdite des articles de contrebande absolue :

Au n° 4, ce numéro est ainsi modifié : « Emeri, corindon, carborundum, sous toutes

(1) V. ci-dessus, p. 150, 156 et 160.

leurs formes, et toutes les autres substances abrasives, naturelles ou artificielles, ainsi que les produits fabriqués avec ces matières ».

Au n° 8, remplacer « l'alcool éthylique, l'alcool méthylique » par « les alcools, y compris l'huile de fusel, l'esprit de bois, leurs dérivés et leurs préparations ».

Au n° 41, remplacer « la wolframite, la scheelite, la molybdenite » par les « minerais de tungstène, de molybdène, de vanadium, de titane, d'uranium ».

Au n° 50, remplacer ce numéro par le suivant : « Or, argent, papiers représentatifs de la monnaie, titres, effets de crédit négociables, chèques, traites, mandats, coupons, lettres de crédit; de délégation ou d'avis, les avis de crédit et de débit, ou autres documents qui, soit par eux-mêmes, soit complétés ou mis en usage par le destinataire, autorisent, confirment ou rendent effectif le transport de fonds, de crédits ou de titres ».

Les additions suivantes sont apportées à la liste des articles de contrebande de guerre *conditionnelle* indiquée dans notre décret cité du 27 février 1916, n° 266.

Au n° 5, après « les combustibles, autres que les huiles minérales », ajouter : « y compris le charbon de bois ».

17° Eponges brutes ou préparées.

18° Colles, gélatines et substances employées dans leur préparation.

19° Barriques vides et tonneaux de toutes sortes et leurs parties constitutives.

Le présent décret aura effet du jour de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 22 février 1917.

THOMAS DE SAVOIE,
CORSI, SONNINO, COLOSIMO.

776

Italie. — RÈGLES RELATIVES A L'EXERCICE DU DROIT DE PRISE PENDANT LA GUERRE ACTUELLE, EN DATE DU 25 MARS 1917, APPROUVÉES PAR DÉCRET DE LA LIEUTENANCE DU MÊME JOUR, N° 600 (1) (*Gazzetta Ufficiale* DU 20 avril 1917 n° 98) (2).

TITRE I. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 1er. — Les navires de guerre et les navires de commerce transformés en na-

(1) Le décret de la Lieutenance, n° 600, du 25 mars 1917 (*Gazzetta Ufficiale* du 26 avril 1917, n° 98), qui a approuvé les Règles relatives à l'exercice du droit de prise pendant la guerre actuelle de la même date, est ainsi conçu :

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emma-

---

(2) Un Rapport ministeriel, qui constituait une sorte d'exposé des motifs, servait de commentaire aux Règles relatives à l'exercice du droit de prise pendant la guerre actuelle. Ce rapport, dont le texte italien a été publié par la *Rivista di diritto internazionale*, 1917, p. 135 et suiv., est ainsi conçu dans sa traduction française :

RAPPORT.

Lorque, en mai 1915, les destinées de l'Italie s'accomplirent, et que le pays fut entraîné dans le vaste conflit qui depuis dix mois tenait en armes une si grande partie de l'Europe, notre droit de la guerre maritime était presque entièrement formé par quelques articles, insérés dans le code de la marine marchande de 1865, restés intacts dans celui de 1877 (partie I, titre IV, art. 207-251). Quelques dispositions du « Règlement pour le service à bord des navires du Royaume », muni de la sanction du Souverain le 31 mars 1898, et quelques décrets plus récents précisèrent sur certains points les dispositions du code de la marine marchande ; mais le règlement qui fut publié en 1879, pour l'exécution de ce code, ne contient rien à propos du titre IV. Celui-ci resta donc comme un recueil incom-

vires de guerre procéderont à la visite et à la capture des navires de commerce ennemis et neutres d'après les règles qui suivent.

Art. 2. — Sont navires de guerre tous les navires appropriés à des usages militaires, commandés et montés par un personnel militaire ou organisé militairement, qui justifient leur propre qualité au moyen de signes distinctifs adoptés à cette fin par l'État.

Art. 3. — Sont transformés en navires de guerre, et ont les droits et les obligations

nuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

En vertu des pouvoirs conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, n° 671 ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères, des colonies, des grâce et justice, de l'industrie, du commerce et du travail, et des transports maritimes et par chemins de fer ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Pour l'exercice du droit de prise, durant la guerre actuelle, on observera les règles jointes au présent décret. L'application des articles 207-245 du code de la marine marchande sera donc suspendue.

Nos décrets des 3 juin et 15 juillet 1915, nos 840 et 1113 (*a*), sont abrogés.

Art. 2. — Le présent décret entrera en vigueur le jour de sa publication et aura effet jusqu'au sixième mois après la conclusion de la paix.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 25 mars 1917.

THOMAS DE SAVOIE,
BOSELLI, CORSI, SONNINO, COLOSIMO, SACCHI, DE NAVA, ARLOTTA.

(*a*) V. ci-dessus, p. 94 et 138.

---

plet de règles sans intérêt pour la pratique quotidienne de la navigation marchande, que ce code et ce règlement avaient pour but de réglementer. Au manque de ces règles, certaines mesures transitoires suppléèrent en temps opportun, mais ces mesures ne survécurent pas aux circonstances pour lesquelles elles avaient été prises (*a*).

On procéda de la même manière en ce qui concerne la guerre actuelle : les décrets du 30 mai 1915, nos 807 et 814, relatifs à la Commission des prises et au « traitement des navires marchands ennemis présents dans les ports du Royaume et des colonies au début des hostilités », ceux du 3 juin, n° 840, à propos des « Règles de droit maritime adoptées par l'Italie dans le présent conflit » et du 15 juillet de la même année, n° 1113, approuvant les « Instructions aux commandants des navires du Royaume pour l'exercice du droit de prise », le décret du 27 février 1916, n° 266, qui, pour remplacer les différents décrets antérieurs, établit la liste des objets de contrebande de guerre (*b*), et certains décrets qui, réglementant les rapports d'ordre intérieur concernant la navigation, intéressent moins directement la question dont il s'agit ici, sont aujourd'hui, avec les dispositions du code (en tant qu'elles n'ont pas été remplacées par d'autres plus récentes) (*c*), les sources de notre droit positif en ce qui concerne la guerre sur mer.

De même que les articles du code pour la marine marchande s'inspiraient des règles du droit international contemporain admises par les conventions et par la coutume, de même ces nouveaux décrets tinrent compte, autant que cela était possible, des règles nouvelles, établies à ce sujet d'un commun accord par les principaux États du monde, bien qu'elles n'eussent jamais acquis pour nous, ou tout au moins n'eussent acquis qu'en petite partie, le caractère et l'efficacité de dispositions véritablement et proprement en vigueur. Nous faisons allusion à certaines conventions signées à la Haye pendant la première et la deuxième Conférence de la Paix, et à la « Déclaration relative au droit de la

(*a*) V. les règlements du 20 juin 1866, n° 2931, et du 13 octobre 1911, n° 1145, qui, en application de l'article 213 du code de la marine marchande, approuvèrent les Instructions données aux commandants des navires du Royaume durant les guerres précédentes contre l'Autriche et la Turquie ; les règlements du 16 août 1896, n° 368, et du 18 octobre 1911, n° 1164, qui, en application de l'article 225 du même code, instituèrent la Commission des prises durant les guerres contre l'Abyssinie et la Turquie.

(*b*) V. le texte de ces différents décrets, ci-dessus.

(*c*) L'application des articles 211 et 243 du code de la marine marchande fut suspendue durant le conflit actuel par un décret du 16 mai 1915, n° 659. V. ci-dessus, p. 127.

nhérents à cette qualité, les navires de commerce lorsqu'ils sont placés sous l'autorité directe de l'État et qu'ils emploient les signes qui distinguent les navires de guerre.

Le commandant doit être au service de l'État et son nom sera inscrit, s'il n'y est pas pas encore, sur la liste des officiers de la flotte militaire.

L'équipage doit être assujetti aux règles de la discipline militaire.

Le navire doit être inscrit au plus tôt sur les tableaux de la flotte de guerre.

guerre maritime » formulée pendant la Conférence navale de Londres, en 1909 (*a*). Le gouvernement royal manifesta du reste, de plusieurs façons, son désir et sa volonté de faire observer les dispositions de ces actes « autant que les lois du Royaume le permettent » (*b*) ; celles qui sont contenues dans la « Déclaration de Londres » furent même, par un de ces décrets, mises formellement en vigueur durant la guerre actuelle, sauf quelques dérogations à propos de la contrebande (*c*).

Cette série d'actes n'aurait toutefois pas été suffisante pour donner une règle certaine de conduite aux diverses autorités qui en temps de guerre concourent à la défensive et à l'offensive maritimes ; et il n'aurait pas été prudent d'imposer aux commandants de la marine la tâche, souvent difficile, de tirer de ces nombreuses sources, d'un esprit si différent, d'un contenu si varié, un critérium et une règle pratiques.

Pour coordonner ces actes et les compléter de la façon la plus opportune, le Bureau du chef de l'État-major de la marine, dès 1908 (à l'occasion des manœuvres navales qui se firent cette année-là avec une extension plus grande que de coutume), s'était occupé de former un recueil de « règles » qui, amplifiées et réimprimées au début de la guerre actuelle, devaient constituer la déclaration détaillée des principes et des règles auxquelles le gouvernement royal entendait conformer sa propre conduite et celle des commandants de notre marine, en tout ce qui concerne la guerre maritime. Comme telles, ces « règles » furent appliquées et invoquées — bien que privées de toute sanction leur conférant le caractère de dispositions impératives, obligatoires pour les autorités et les individus — soit au cours des différentes opérations de guerre, soit dans les jugements qui en résultèrent, non seulement devant nos Commissions de prises, mais encore par le Tribunal international d'arbitres qui, il y a quelques années, eut à juger notre œuvre dans plusieurs incidents maritimes connus de la guerre de Lybie.

Mais le caractère ambigu que présentait le recueil par suite du manque de sanction du Souverain, et de nombreuses circonstances nouvelles, survenues au cours de la présente guerre, rendaient à plusieurs égards cette compilation impropre au but pour lequel elle avait été faite.

En outre, lors de l'application pratique qui en fut faite au cours de ces dernières années, l'opportunité est apparue de plus en plus évidente de corriger et d'améliorer en plusieurs points sa forme et son contenu.

Conscient de cette nécessité d'une révision plus ample desdites « règles », le gouvernement royal en avait confié le soin à une « Commission consultative pour le droit de guerre », qui fut constituée en juin 1915, et qui, pendant quelque temps, se réunit au ministère des affaires étrangères. Cette Commission ayant été supprimée au mois de décembre de la même année pour des considerations d'un caractère général, la tâche fut confiée à ceux qui avaient reçu de la Commission le soin de préparer l'exécution de la révision.

Il a paru opportun d'extraire de leur œuvre (que des circonstances de divers genres prolongèrent plus qu'il n'avait été prévu) la partie qui concerne l'exercice du droit de prise dans ses différentes applications et dans ses différentes phases, c'est-à-dire la partie de beaucoup la plus considérable de l'ensemble des règles concernant le droit de la guerre maritime et qui pour des raisons évidentes demandait le plus à être revue, ordonnée, soustraite à la condition incertaine dans laquelle la maintiennent encore pour nous les circonstances auxquelles il a été fait allusion.

Le nouveau recueil auquel se rattache ce rapport reproduit, en premier lieu, les dispositions du code de la marine marchande et des décrets émis durant la guerre actuelle, qui contiennent des règles de droit actuellement en vigueur, dont rien n'a diminué l'efficacité ou ne conseille de modifier le texte. Des modifications plus ou moins importantes, de fond et de forme, furent au contraire introduites dans beaucoup d'autres règles qui ne répondent plus, au moins dans les termes où elles avaient tout d'abord été

(*a*) Les conventions de la Haye de 1907 n'ont pas été ratifiées par l'Italie ; cependant celle qui concerne l'adaptation des principes de la convention de Genève à la guerre maritime (convention X) est la révision d'une autre, conclue le 29 juillet 1899, en vigueur pour nous aujourd'hui. La déclaration de Londres ne fut ratifiée par aucune des puissances qui la signèrent.

(*b*) V. le préambule (des « Instructions aux commandants des navires du Royaume) du 13 octobre 1911 et celui du décret de la Lieutenance du 20 mai 1915, nº 814.

(*c*) V. l'article 1er du décret de la Lieutenance du 3 juin 1915, nº 840.

Art. 4. — Il est permis aux navires de commerce de se défendre et d'aller au secours des navires nationaux ou alliés assaillis ; dans ce cas, pendant l'attaque et la défense, les devoirs et les droits propres aux navires de guerre leur sont applicables, suivant les présentes règles.

A cet effet, les armateurs des navires nationaux pourront obtenir du gouvernement l'autorisation d'organiser à bord et d'augmenter au delà de l'ordinaire les armes, les munitions et l'équipage.

Art. 5. — Le droit de prise est exercé sur mer et dans les eaux intérieures ouvertes à la navigation maritime.

Il n'est pas permis de l'exercer dans les eaux territoriales des puissances neutres et dans les eaux neutralisées, ni de continuer dans ces eaux la poursuite ou la visite d'un navire commencée en haute mer.

Art. 6. — Le droit de visite et de capture ne peut être exercé que pendant la période des hostilités.

Si un navire était capturé après la suspension des hostilités, il serait relâché, lors même que la suspension aurait été ignorée par le navire qui a exécuté la capture.

Art. 7. — Le droit de prise peut être exercé aussi en dehors des cas et des manières indiqués dans les présentes règles, suivant les dispositions que le gouvernement jugera opportun d'édicter, le cas échéant, à titre de représailles.

rédigées, aux nécessités et aux convenances qui se sont révélées au cours de la guerre. D'autres règles furent ajoutées, déduites soit des actes internationaux, soit du recueil actuellement en usage dans notre marine : ces règles furent cependant corrigées sur plusieurs points comme une mûre considération et l'expérience le demandaient. On chercha enfin à distribuer toutes ces dispositions suivant un certain ordre, qui pût servir aux buts pratiques vers lesquels doit tendre le recueil, mais qui répondît en même temps à une division systématique de la matière, division profitable du reste à la pratique.

*
* *

Le titre I concerne quelques dispositions générales à propos des organes compétents pour l'exercice du droit de prise et des limites d'espace et de temps dans lesquelles ce droit peut être exercé. Conformément aux principes du droit international, la faculté de procéder à la visite et à la capture des navires marchands ennemis et neutres est limitée aux navires de guerre et aux navires régulièrement transformés en navires de guerre ; mais on maintient, en déterminant mieux sa signification et en la complétant, une règle, déjà admise par l'article 209 du code de la marine marchande et par différentes législations étrangères, d'après laquelle, étant donné la défense d'exercer la course et d'attaquer les navires ennemis dans un seul but de véritable et propre agression, il est permis aux navires marchands de s'armer et de se défendre et d'accourir au secours d'autres navires nationaux ou alliés assaillis.

Le titre II traite, en trois paragraphes, de la prise des navires et des marchandises ennemies.

Le premier paragraphe détermine quels sont les navires et les marchandises sujets au droit de prise. Tandis que l'article 211 du code pour la marine marchande donnait comme règle l'abolition du droit de prise par voie de réciprocité à l'égard des puissances qui auraient adopté le même traitement envers la marine marchande nationale, et faisait ainsi dépendre de la volonté de l'État ennemi l'usage, de la part de l'Italie, d'un si puissant moyen de guerre, l'article 8, lettre *b*, des présentes régles établit comme principe le droit de prise des navires marchands ennemis, mais accorde au gouvernement la faculté d'en suspendre l'exercice par mesure de réciprocité. Le gouvernement reste de la sorte entièrement libre de décider s'il est convenable de renoncer ou non à l'exercice de ce droit ; la réciprocité est une condition pour qu'il soit permis de faire usage de la faculté de s'abstenir, mais elle n'est pas une condition obligeant à ne pas l'exercer. Les exigences de la défense nationale qui amenèrent le gouvernement et le Parlement à suspendre l'application de l'article 211 durant le conflit actuel ont sans aucun doute une valeur permanente et générale : cependant il sera toujours possible de réaliser le généreux désir qui avait inspiré cet article, quand cela ne doit pas léser les intérêts suprêmes de l'État.

Parmi les marchandises susceptibles de prise, l'article 10 mentionne expressément les marchandises ennemies à bord de navires nationaux ou alliés et celles à bord de navires neutres confisqués : l'immunité des marchandises ennemies à bord de navires neutres ayant pour seul fondement la considération due au pavillon, il est logique que cette immunité cesse quand le navire est sujet à confiscation ; il était, d'autre part, opportun

TITRE II. — DE LA PRISE DES NAVIRES ET DES MARCHANDISES ENNEMIS.

§ 1. — *Navires et marchandises susceptibles de prise.*

Art. 8. — Sont susceptibles de prise, sauf les exceptions établies dans l'article suivant :

a) Les navires de guerre et les autres navires appartenant à n'importe quel titre à l'État ennemi ;

b) Les navires de commerce ennemis, à moins que l'exercice du droit de capturer la propriété privée ennemie n'ait été suspendu, par mesure de réciprocité, par une disposition du gouvernement. Ces navires sont traités en ce cas comme les navires de commerce neutres.

Art. 9. — Sont exempts de prise, sauf dispositions particulières contraires :

a) Les navires parlementaires et les autres navires ennemis munis d'un sauf-conduit ;

b) Les navires exclusivement chargés de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques ;

c) Les bâtiments hospitaliers, soit militaires, soit équipés par des particuliers ou par des Sociétés de secours, à condition que leur destination à cette fin ait été auparavant notifiée au gouvernement royal ;

d) Les barques à voiles affectées exclusivement à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale, avec les engins et le chargement leur appartenant.

d'affirmer le droit qu'on a de s'emparer dans tous les cas desdites marchandises à bord des navires soumis par leur pavillon à notre juridiction et de ceux sur lesquels notre juridiction peut, tout au moins pour certains effets, s'exercer par suite des circonstances au milieu desquelles se déroule la guerre.

Le traitement des navires marchands ennemis au début des hostilités, prévu dans le paragraphe 2 du titre II, reproduit avec de légères divergences les dispositions de la convention VI de la Haye du 18 octobre 1907, généralement observées par les belligérants dans la guerre actuelle. L'article 243 du code de la marine marchande, dont l'observation avait déjà été suspendue pendant le conflit actuel, se trouve ainsi modifié. En effet, tandis que cet article accordait aux navires marchands ennemis surpris par la guerre dans les ports et les eaux de l'Etat le droit d'en sortir librement, sauf la faculté pour le gouvernement de leur assigner un délai ou d'exercer l'*embargo* à titre de représailles, l'article 11 des présentes règles ne reconnaît aucun droit aux navires ennemis et laisse à l'appréciation discrétionnaire du gouvernement la latitude de délivrer ou non, suivant les circonstances, le permis de sortie et de régler cette sortie.

Les dispositions du paragraphe 3, concernant la détermination du caractère ennemi des navires et des marchandises et le changement de pavillon, s'éloignent un peu des règles de la déclaration de Londres. Les changements introduits répondent à un double but : *a*) rendre plus simple et plus clair le système compliqué de présomptions, adopté par la déclaration en ce qui concerne la validité ou la nullité du changement de pavillon ; *b*) résoudre certaines questions que la Conférence de Londres avait laissées sans solution ou n'avait pas prévues. La déclaration de Londres part de l'idée que le changement de pavillon est valable, s'il s'est produit avant les hostilités, quand il n'est pas démontré que ce changement a eu pour but d'éviter les conséquences du caractère ennemi ; mais qu'il est nul, s'il s'est produit après, sauf preuve qu'il n'a pas eu pour but d'éviter lesdites conséquences ; à ces deux principes, sanctionnés dans les articles 55 et 56, s'ajoutent différentes présomptions de nullité ou de validité, tantôt absolues, tantôt avec faculté de preuve contraire. Nos règles posent au contraire comme principe général (art. 18, alinéa 1er) la non-validité d'un changement de pavillon tendant à éluder les conséquences dérivant du caractère de navire ennemi, et établissent ensuite dans le même article (alinéa 2) les présomptions de nullité qui admettent une preuve contraire ; elles indiquent dans l'article suivant (art. 19) les présomptions de validité ou de nullité qui n'admettent pas une preuve contraire. — L'article 20 qui étend ces dispositions à la première attribution de pavillon, par rapport aux navires construits pour le compte d'un sujet ennemi, n'a pas de correspondant dans la déclaration de Londres. — L'article 21, en faisant dépendre de la nationalité le caractère ennemi du propriétaire des marchandises, et par conséquent celui des marchandises elles-mêmes, tranche conformément à un principe général de notre droit une question que la Conférence de Londres ne put pas résoudre par suite de la divergence des critériums suivis dans les différents pays. — Contrairement à ce qu'ont fait certains de nos alliés dans la présente guerre, on a conservé (art. 17) le principe accueilli dans l'article 57 de la déclaration de Londres, suivant lequel le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé en tous cas par le pavillon que ce

L'exemption cesse dès que les dits navires participent d'une façon quelconque aux hostilités ou n'observent pas les prescriptions établies.

Art. 10. — Sont assujetties au droit de prise les marchandises ennemies à bord de navires ennemis, nationaux ou alliés, et de navires neutres confisqués.

Les marchandises neutres à bord d'un navire ennemi et les marchandises ennemies à bord d'un navire neutre sont exemptes du droit de prise, à l'exception de la contrebande de guerre.

§ 2. — *Navires ennemis au début des hostilités.*

Art. 11. — Les navires de commerce ennemis qui se trouvent dans un port national au début des hostilités pourront être autorisés par le gouvernement royal à en sortir librement soit immédiatement, soit dans un certain délai, pour rejoindre directement avec un sauf-conduit le port de destination ou tel autre port qui leur sera désigné.

Le même traitement sera appliqué aux navires de commerce ennemis qui, ayant quitté le dernier port de départ avant le commencement de l'état de guerre, sont entrés dans un port national sans connaître les hostilités.

Art. 12. — Le navire de commerce ennemi qui, par suite de circonstances de force majeure, n'aurait pu quitter le port national dans le délai visé à l'article précédent, ou auquel la faculté de sortir n'aurait pas été accordée, ne sera pas confisqué.

Le dit navire pourra seulement être séquestré, durant la guerre, sans indemnité, ou réquisitionné avec indemnité.

navire a le droit de porter, car il a semblé moins conforme à nos intérêts de revenir à la vieille pratique d'après laquelle la propriété ennemie justifie la prise des navires qui portent légalement un pavillon neutre.

Le blocus est réglé dans le titre III d'une manière substantiellement conforme à la déclaration de Paris de 1856 et à celle de Londres de 1909.

Sans exclure que des circonstances spéciales — dont il ne serait peut-être pas facile de déterminer maintenant avec certitude, dans les grandes lignes, l'exacte discipline juridique — peuvent imposer et légitimer d'autres manières d'intercepter le commerce ennemi, plus ou moins analogues au blocus, il a paru opportun, et plus en accord avec nos intérêts, de ne pas abandonner dans ces Règles les caractères essentiels qu'a pris l'institution du blocus dans sa longue et célèbre évolution historique.

Toutefois certaines modifications et quelques éclaircissements ont été introduits qui, sans altérer la conception fondamentale de l'institution, l'adaptent mieux à certaines exigences de faits particulières qui ont été révélées au cours des dernières guerres.

Ainsi, dans l'article 23 on admet le blocus de zones d'eau adjacentes à la côte ennemie ou occupée par l'ennemi, car l'expérience a démontré que le blocus d'une zone d'eau peut être un moyen nécessaire pour bloquer efficacement la côte ; cette mesure n'atteint pas les intérêts légitimes des tiers puisque, sous la vigilance nécessaire du belligérant, l'accès aux ports et aux côtes neutres reste libre (art. 24). — L'article 34 considère comme une violation de blocus le fait que le navire ou le chargement sont destinés à la zone bloquée, bien qu'au moment de la visite le navire se dirige vers un port non bloqué. Cette disposition, suggérée par l'expérience de la guerre actuelle, tend à fournir un moyen plus énergique de défense contre les manœuvres de tout genre par lesquelles on cherche à éluder les légitimes prohibitions du belligérant, mais naturellement cette disposition doit être interprétée en harmonie avec les autres règles ; elle ne veut absolument pas restaurer le vieux système du blocus de croisière, avec les circonstances qui le firent condamner par la théorie et abandonner par la pratique.

Beaucoup plus profondes sont les modifications introduites dans le règlement de la contrebande de guerre, auquel est consacré le titre IV.

Les conditions dans lesquelles se déroulent les divers conflits sont si différentes entre elles, que l'importance militaire des divers objets et par suite l'intérêt des belligérants à empêcher leur transport chez l'ennemi changent considérablement, non seulement d'une guerre à l'autre, mais encore, dans une même guerre, d'un moment à l'autre. De plus, une détermination des objets de contrebande n'a pas de valeur pratique si elle n'est pas suffisamment détaillée et précise. L'œuvre de la déclaration de Londres, à ce point de vue, apparut tout de suite comme critiquable, et l'expérience de la guerre actuelle a pleinement montré sa faiblesse. Nos Règles partent du principe que les genres de contrebande sont déclarés et notifiés par des actes spéciaux du gouvernement, en n'importe quel moment des hostilités. Cependant, comme il peut arriver que les hostilités commencent sans que le gouvernement ait pu ou voulu faire des déclarations spéciales à ce propos, pour défendre l'Etat contre les très grands dommages qui pourraient résulter d'un tel état de choses, il a été établi, dans l'article 43, une liste (plus ample et mieux

Art. 13. — Le traitement établi dans l'article précédent s'applique, sous condition de réciprocité, aux navires de commerce ennemis qui, ayant quitté leur dernier port avant le commencement de l'état de guerre, sont rencontrés en mer sans qu'ils aient eu connaissance des hostilités.

Les dits navires peuvent toutefois être aussi détruits, sous l'obligation de payer une indemnité, de pourvoir à la sécurité des personnes et à la conservation des papiers de bord.

Art. 14. — Les règles établies dans les articles précédents ne s'appliquent pas aux navires de commerce construits de telle façon qu'on puisse les considérer comme destinés à être transformés en navires de guerre.

Art. 15. — Les marchandises ennemies se trouvant à bord des navires ennemis dans les conditions des articles précédents seront également sujettes à être séquestrées, réquisitionnées ou détruites, avec le navire ou séparément.

Les autres marchandises seront, autant que possible, laissées à la disposition des ayants-droit.

Art. 16. — Les personnes composant l'équipage et les passagers des navires séquestrés aux termes des dispositions de ce paragraphe seront laissées en liberté, sauf l'observation des dispositions édictées par le gouvernement en ce qui concerne les sujets étrangers présents dans l'État à l'ouverture des hostilités.

§ 3. — *Détermination du caractère ennemi des navires et des marchandises. Changement de pavillon.*

Art. 17. — Sous réserve des dispositions qui suivent, la nationalité d'un navire est déterminée par le pavillon qu'il a le droit de porter.

Si le navire n'a pas le droit d'arborer un pavillon déterminé, on aura égard à la nationalité du propriétaire.

Art. 18. — N'est pas considéré comme valable le changement de pavillon d'un navire, ayant pour but d'éluder les conséquences dérivant du caractère de navire ennemi.

Un tel but est présumé, sauf preuve contraire :

1° Si le changement de pavillon n'est pas légalement établi par les papiers de bord et si le navire a perdu la nationalité ennemie moins de 60 jours avant l'ouverture des hostilités ;

2° Si le changement a eu lieu depuis l'ouverture des hostilités.

La capture du navire, dans ces cas, ne pourra donner lieu à une réparation des dommages.

Art. 19. — On considère comme valable, sans autre preuve, un changement de pavillon survenu plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet et conforme à la législation des pays intéressés, et s'il a cet effet que la gestion du navire et les profits qui en dérivent ne restent pas entre les mains de personnes de nationalité ennemie.

déterminée que celle de l'article 216 du code pour la marine marchande) des objets qui seront considérés comme des objets de contrebande, quand et tant que manqueront lesdites déclarations.

Une des innovations les plus remarquables introduites dans les présentes Règles est l'abandon complet de la vieille distinction entre une contrebande absolue et une contrebande conditionnelle. La déclaration de Londres y avait attaché des conséquences importantes, pour ce qui concerne la destination hostile des objets et le soi-disant principe de la « continuité du voyage ». L'expérience de la présente guerre a démontré le manque de consistance et de valeur pratique de ces dispositions, qu'inspirait le désir de trouver un compromis entre les intérêts opposés des belligérants et des neutres, plus qu'une juste conception des exigences dont il faut tenir compte des conflits internationaux actuels : l'assignation des objets de contrebande à l'une ou à l'autre catégorie est toujours plus ou moins arbitraire et artificielle, et la petite liberté laissée au belligérant dans sa défense contre le transport de la contrebande conditionnelle est souvent en opposition directe avec ses intérêts les plus vitaux. Les dispositions adoptées par les belligérants dans la guerre actuelle ont supprimé toute différence de traitement entre les deux catégories, si bien que la distinction, désormais purement théorique, a été abandonnée par le gouvernement anglais. Les présentes Règles acceptent et consacrent ce résultat : le prin

Au contraire, le changement de pavillon survenu après l'ouverture des hostilités est considéré comme nul, sans autre preuve :

1° S'il est survenu pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué ;

2° Si la faculté de réméré ou de retour a été convenue ;

3° Si les conditions auxquelles est subordonné le droit de porter le pavillon d'après la législation de l'État à qui il appartient n'ont pas été observées.

Art. 20. — Les dispositions des articles précédents sont aussi applicables à la première attribution de pavillon, en ce qui concerne les navires construits pour le compte d'un sujet ennemi.

Art. 21. — Le caractère des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité du propriétaire.

Si le caractère national ou neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est pas prouvé, la marchandise est présumée ennemie.

Art. 22. — Le caractère ennemi de la marchandise chargée à bord d'un navire ennemi subsiste jusqu'à l'arrivée à destination, nonobstant un transfert intervenu pendant le cours du voyage, après l'ouverture des hostilités.

Toutefois, si, antérieurement à la capture, un précédent propriétaire exerce, en cas de faillite du propriétaire actuel, un droit de revendication sur la marchandise, celle-ci reprend le caractère conforme à la nationalité du revendiquant.

Titre III. — Du blocus.

§ 1er. — *Objet et conditions de validité.*

Art. 23. — Sauf les exceptions établies par des conventions internationales spéciales, on peut bloquer une partie quelconque de la côte ennemie ou occupée par l'ennemi, et les zones d'eaux adjacentes.

Art. 24. — Les forces bloquantes ne doivent pas empêcher l'accès aux ports et aux côtes neutres, mais elles peuvent le régler, si cela est nécessaire.

Art. 25. — Le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès de la zone bloquée.

La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait.

Art. 26. — Le blocus n'est pas considéré comme levé si, pour cause de mauvais temps, les forces bloquantes se sont momentanément éloignées.

Art. 27. — Le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré et notifié conformément aux dispositions qui suivent.

Art. 28. — La déclaration du blocus est faite, soit par le gouvernement du Roi, soit par les autorités navales qui agissent en son nom.

Elle doit préciser :

1° La date du commencement du blocus ;

cipe de la continuité du voyage est appliqué logiquement à tout transport de contrebande (art. 47) ; on ne garde qu'une seule conception de destination hostile, formulée dans l'article 45, un seul et rigoureux système de présomptions établi dans l'article 46 afin d'éventer les innombrables manœuvres avec lesquelles on cherche à cacher la véritable destination des marchandises ; les articles 47 et 48, déduits eux aussi, comme les précédents, de dispositions déjà prises à propos de la guerre actuelle par le gouvernement du Roi et par les gouvernements des pays alliés, ont un but analogue.

Si ces différentes dispositions tendent à une défense plus efficace des intérêts vitaux des belligérants, l'article 51, sanctionnant une pratique déjà adoptée par le gouvernement du Roi lors de la guerre de Lybie, conforme à l'article 40 de la déclaration de Londres, modifie au contraire notre droit en vigueur (article 215, code pour la marine marchande) dans un sens plus favorable aux intérêts du commerce neutre. Il est manifestement excessif de confisquer le navire, même s'il se trouve à bord une quantité minime de contrebande ; le belligérant est assez defendu par la faculté qu'il a de confisquer les marchandises, faculté qu'il peut exercer librement, sans empêchements d'aucune sorte, puisque l'article même met à la charge du navire les dépenses de la procédure et les frais de garde durant l'instruction.

Les dispositions sur l'assistance hostile, contenues dans le titre V, simplifient celles de la

2° Les limites géographiques de la zone bloquée ;

3° Le délai dans lequel il sera permis aux navires neutres de sortir.

La déclaration est nulle si elle ne contient pas les indications prescrites aux n°s 1 et 2.

Art. 29. — La déclaration de blocus doit être notifiée :

1° Aux puissances neutres, au moyen d'une communication adressée aux gouvernements eux-mêmes ou à leurs représentants accrédités auprès du gouvernement du Roi.

2° Aux autorités locales, autant que possible, par le commandant des forces bloquantes. Ces autorités en informeront au plus tôt les consuls étrangers qui exercent leurs fonctions dans le port ou sur le littoral bloqué.

Art. 30. — Quand, par omission du commandant des forces bloquantes, la déclaration de blocus n'a pas été notifiée aux autorités locales, ou quand il n'a pas été indiqué un délai pour la sortie, le navire neutre qui sort de la zone bloquée doit être laissé libre de passer.

Art. 31. — Si le navire qui se dirige vers une zone bloquée n'a pas eu connaissance de l'existence du blocus, ou si on ne peut présumer qu'il en a eu connaissance, aux termes de l'article 35, la notification doit lui en être faite par le navire qui procède à la visite. Cette notification sera inscrite sur le journal de bord, avec l'indication de la date, de l'heure et de la position géographique du navire à ce moment.

Art. 32. — Les règles relatives à la déclaration et à la notification du blocus sont applicables aussi dans le cas où le blocus serait étendu ou viendrait à être repris après avoir été levé.

Art. 33. — La levée volontaire du blocus, ainsi que toute restriction qui y serait apportée, doit être notifiée dans la forme prescrite par l'article 29.

§ 2. — *Violation du blocus. Sanctions.*

Art. 34. — Tout acte accompli contre l'exercice du droit de blocus constitue une violation de blocus.

On considère comme telle non seulement une tentative quelconque de traverser la ligne de blocus, mais aussi le fait que le navire croise ou jette l'ancre dans le rayon d'action des forces bloquantes, et le fait que le navire ou le chargement sont destinés à la zone bloquée, lors même que, au moment de la visite, le navire se dirigerait vers un port non bloqué.

Art. 35. — La légitimité de la capture d'un navire pour violation de blocus est subordonnée à la connaissance, réelle ou présumée, du blocus.

La connaissance du blocus est présumée, sauf preuve contraire, quand le navire a quitté un port neutre depuis la notification du blocus faite en temps utile à la puissance dont le port relève.

Art. 36. — Le navire qui, violant le blocus, est sorti d'une zone bloquée, ou a tenté

déclaration de Londres, en adoptant toujours pour les navires coupables le même traitement. La distinction des hypothèses plus ou moins graves, qui feraient traiter le navire comme un navire ennemi ou comme un navire neutre coupable de transport de contrebande, a paru peu pratique et d'une application difficile. Les actes d'assistance hostile ont été spécifiés dans l'article 54 de façon à comprendre toutes les formes variées d'assistance à l'ennemi dont la guerre actuelle a montré clairement le danger, en particulier l'espionnage et l'approvisionnement des submersibles.

Dans le titre VI, relatif à la visite et à la capture, les règles traditionnelles et les règles établies par les conventions de la Haye de 1907 sont pour la plupart maintenues ; mais, reconnaissant et sanctionnant une pratique née pendant la guerre actuelle sous la pression d'exigences nouvelles, on admet dans l'article 70 la faculté pour le commandant d'un navire de guerre d'envoyer les navires marchands dans les ports afin qu'ils soient visités, au lieu de procéder à la visite en haute mer. Le paragraphe 4 de ce titre réglemente une matière nouvelle : la réquisition des prises. Le fait que les navires et les marchandises capturés sont en possession de l'autorité n'enlève pas en substance le caractère de réquisition à tous les usages que l'autorité veut en faire dans des buts divers de celui pour lequel cette même autorité les a eu consigne, but qui est de les conserver et de les garder jusqu'à la décision des pouvoirs compétents. D'autre part, le besoin de les

d'y entrer, peut être capturé tant qu'il est poursuivi. Si la poursuite est abandonnée ou s le blocus est levé, la capture ne peut plus avoir lieu.

Art. 37. — Le navire reconnu coupable de violation de blocus est confisqué. Le chargement est également confisqué, à moins qu'il ne soit prouvé que, au moment où la marchandise a été embarquée, le chargeur n'a ni connu, ni pu connaître l'intention de violer le blocus.

§ 3. — *Permissions d'entrée et de sortie.*

Art. 38. — Le blocus doit être impartialement appliqué à tous les pavillons.

Art. 39. — Le commandant de la flotte bloquante peut accorder aux navires de guerre la permission d'entrer dans la zone bloquée et d'en sortir.

Art. 40. — Le commandant de la flotte bloquante peut accorder, aux conditions qu'il croira opportunes, des sauf-conduits pour l'entrée des navires de commerce dans la ligne de blocus et pour la sortie de ces navires en dehors de cette ligne, ainsi que pour la navigation dans la zone bloquée.

Art. 41. — Un navire neutre, en cas de besoin urgent constaté par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la zone bloquée et en sortir, à condition qu'il n'y laisse ou n'y prenne aucun chargement.

Si cependant le navire portait des articles de contrebande de guerre, on prendra les dispositions pour que ces articles soient détruits par les soins du navire lui-même ou déposés de la manière établie par le commandement de la force bloquante.

Aucune indemnité dans ce cas n'est due pour le fait de la destruction ou du dépôt.

TITRE IV. — DE LA CONTREBANDE DE GUERRE.

Art. 42. — Les genres de contrebande sont déclarés et notifiés par un acte spécial du gouvernement.

La notification est faite aux gouvernements des autres puissances ou à leurs représentants accrédités auprès du gouvernement du Roi La déclaration faite après l'ouverture des hostilités est notifiée seulement aux puissances alliées et neutres.

Art. 43. — En l'absence de la déclaration dont il est parlé dans l'article précédent, on considérera comme objets de contrebande les armes, les munitions, les explosifs et les matières pour les fabriquer, les effets d'habillement et d'équipement militaires, les matériaux et les engins servant à des usages de guerre, les animaux de trait, de selle et de bât, les vivres, les fourrages, les moyens de locomotion et de communication de tout genre propres à des services militaires et les parties dont ils se composent, l'or et l'argent monnayés ou en lingots et le papier-monnaie, les combustibles, et généralement tout ce qui sert aux usages de l'armée et de la flotte ennemie.

employer se présente quelquefois dans des circonstances auxquelles s'adaptent mal les règles en usage. Les principes indiqués dans les articles 86-89 déterminent l'organe compétent pour ordonner la réquisition dans les différentes hypothèses, et les formalités de cette réquisition, de façon à concilier, autant que possible, l'intérêt qu'a le belligérant à se servir des choses capturées et les droits d'autres personnes sur ces mêmes choses.

Les dispositions du titre VII, qui regarde la perte et la destruction des prises et la réparation des dommages, s'éloignent de celles de la déclaration de Londres en ce que, tandis que ces dernières, comme on le sait, se sont occupées uniquement des prises neutres, les dispositions du titre VII s'occupent aussi des prises ennemies, auxquelles elles étendent expressément deux principes fondamentaux, à savoir : en premier lieu, la destruction doit toujours être un fait exceptionnel, imposé par des circonstances qui rendent difficile ou dangereuse la conservation ou la garde de la prise (article 96) ; en second lieu, la destruction n'est permise que si les personnes embarquées, les papiers de bord et les autres documents utiles pour le jugement sur la légitimité de la capture et l'éventuelle répartition des dommages sont mis en sûreté (article 98). — Aux seules prises neutres s'applique au contraire la règle de l'article 99, qui, conformément à l'article 51 de la déclaration de Londres, oblige le belligérant à répondre des dommages, indépendamment de la légitimité de la capture, s'il ne peut justifier en fait des circonstances qui ont

Art. 44. — Ne seront pas considérés comme contrebande de guerre :

1° Les objets et les matériaux qui servent exclusivement à soigner les malades et les blessés ; toutefois ils peuvent, en cas de grave nécessité militaire, être réquisitionnés avec indemnité ;

2° Les objets et les matériaux destinés à l'usage du navire sur lequel ils se trouvent, ou à l'usage personnel de l'équipage et des passagers durant la traversée.

Art. 45. — Les objets de contrebande seront capturés, s'il est établi qu'ils sont destinés au territoire appartenant à l'ennemi ou occupé par lui, ou à ses forces armées.

Art. 46. — La destination hostile est présumée, sauf preuve contraire, lorsque le navire est en direction d'un port neutre de transit vers le territoire ou les forces armées de l'ennemi, et que la marchandise est expédiée à ordre, ou au nom du chargeur lui-même ou d'un de ses agents, ou que les documents du chargement ne portent pas le nom du destinataire, ou bien lorsqu'il est établi que la marchandise est expédiée à des agents d'un gouvernement ennemi, ou à des personnes qui reçoivent ou ont reçu une autre fois la marchandise pour le compte de ces agents ou d'autres qui demeurent en territoire appartenant à l'ennemi ou occupé par lui.

D'autres présomptions pourront être, le cas échéant, déterminées par le gouvernement par des décrets spéciaux, en plus de celles qui sont établies dans le présent article.

Art. 47. — Le navire qui transporte des objets de contrebande est susceptible de capture pendant tout le cours du voyage, même s'il doit toucher un port neutre avant de rejoindre sa destination.

Art. 48. — Le navire qui transporte des objets de contrebande avec des documents indiquant une destination neutre, et qui, malgré la destination indiquée, se dirigerait ou se serait dirigé vers un port ennemi, est susceptible de capture et de confiscation jusqu'au terme du voyage de retour.

Art. 49. — Les papiers et documents de bord font preuve de l'itinéraire du navire qui transporte des objets de contrebande, à moins que le navire soit rencontré en déviation manifeste de la route qu'il aurait dû suivre d'après les papiers et les documents susdits, sans qu'il puisse justifier la déviation même.

Art. 50. — Les objets de contrebande sont confisqués.

Sont également confisquées les marchandises appartenant au propriétaire de la contrebande.

Les autres marchandises sont laissées à la disposition des ayants droit, sans qu'il y ait lieu à indemnité.

Art. 51. — Le navire sera susceptible de confiscation si la contrebande, calculée en valeur, poids, volume ou fret, forme plus de la moitié du chargement.

Si le navire est relâché parce que la contrebande, calculée de la façon susdite, ne forme pas plus de la moitié du chargement, les frais occasionnés au capteur, soit par

rendu nécessaire la destruction. — L'alinéa de l'article 100 résout une question laissée sans solution par la déclaration de Londres et très discutée pendant la guerre actuelle : il reconnaît le droit à une indemnité au propriétaire des marchandises neutres non confiscables détruites en même temps qu'un navire ennemi

Tout ce qui regarde la constitution et le fonctionnement de la juridiction des prises ne rentre pas dans le cercle des présentes Règles (article 112). Cependant, il a paru opportun d'établir quelques principes fondamentaux en ce qui concerne le jugement, soit pour compléter les dispositions précédentes, soit pour mieux déterminer la valeur et l'application de certaines règles, soit pour en modifier d'autres qui répondent mal aux caractères actuels de la guerre maritime. — Les articles 103 et 104 réglementent la relaxe des prises, relaxe qui peut être ordonnée par le ministre de la marine avant le jugement, par le gouvernement du Roi pendant et après le jugement. Il est à croire que même actuellement c'est au gouvernement qu'appartient la liberté de relâcher les prises, bien que le jugement soit pendant ou qu'un arrêt de confiscation ait été prononcé ; les dispositions des articles 228 et suivants du code pour la marine marchande doivent être considérées comme subordonnées à la condition que le gouvernement, pour des raisons politiques impossibles a contrôler au siège du tribunal, ne voudrait pas s'abstenir de profiter de la décision prise en sa faveur. Il était toutefois opportun de supprimer les doutes

a procédure devant la juridiction des prises, soit par la conservation du navire et du chargement pendant l'instruction, seront à la charge du navire.

Art. 52. — Si les objets de contrebande constituent une petite partie du chargement, le commandant naval pourra, à son jugement, prendre en consigne ou, suivant les circonstances, détruire les marchandises de contrebande, en en faisant mention sur le journal de mer du navire et en laissant ce dernier libre de continuer son voyage.

Art. 53. — Si le navire ignore les hostilités ou la déclaration de contrebande applicable au chargement, les objets de contrebande peuvent être réquisitionnés avec indemnité et le navire est exempt de confiscation. Il en est de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration susdite, s'est trouvé dans l'impossibilité de décharger les objets de contrebande.

On présume que le navire connaît l'état de guerre ou la déclaration de contrebande, quand il a quitté un port neutre après que les notifications relatives ont été faites, en temps utile, à la puissance dont ledit port relève. On présume également que l'état de guerre est connu du navire, quand celui-ci a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités.

Titre v. — De l'assistance hostile.

Art. 54. — Est coupable d'assistance hostile et, d'une manière générale, passible du traitement propre aux navires marchands ennemis le navire neutre qui :

a) Prend part aux hostilités ;

b) Facilite le réapprovisionnement de l'ennemi ou en favorise de quelque façon que ce soit les opérations ;

c) Est frété par un gouvernement ennemi, ou est aux ordres et sous la surveillance d'un agent placé à bord par ledit gouvernement ;

d) Est affecté au transport de troupes ou de matériaux de guerre, ou à la recherche et à la transmission de nouvelles, dans l'intérêt de l'ennemi ;

e) Transporte des détachements militaires de l'ennemi, ou des personnes qui durant le voyage prêtent ou ont prêté assistance aux opérations de l'ennemi, à la connaissance du propriétaire, du fréteur ou du capitaine ;

f) Navigue dans le but de transporter des individus destinés aux forces armées ennemies.

Art. 55. — Dans les cas prévus à l'article précédent, les marchandises appartenant au propriétaire et au capitaine du navire sont toujours susceptibles de confiscation.

Art. 56. — Les dispositions des articles précédents ne s'appliquent pas, dans les cas indiqués aux lettres *e*) et *f*) de l'article 54, si le navire ignore le commencement de l'état de guerre ou si le capitaine n'a pas encore pu débarquer les personnes qu'il transporte.

On présume que le navire connaît l'état de guerre, quand il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou un port neutre après la notification qui en a été faite en temps utile à la puissance dont ledit port relève.

qui avaient surgi à ce propos. — L'article 105 détermine certaines attributions de l'autorité du port, connexes au jugement des prises, qui sera ainsi plus facile et plus rapide. — L'article 106 établit, dans ses lignes fondamentales, la compétence de la juridiction dont il s'agit, complétant le principe établi par l'article 225 du code avec celui indiqué par l'article 1er du décret de la Lieutenance du 1er août 1915, nº 1234 (*a*) ; le deuxième alinéa, qui concerne l'intervention en cause, élimine une controverse à laquelle avait donné lieu l'article 225 du code : il appartiendra naturellement à la même juridiction des prises de décider, en cas de contestation, si l'intérêt invoqué peut justifier l'intervention.

A raison des discussions notables auxquelles ont donné lieu la nature et les effets des sentences prononcées dans ces affaires, il a paru opportun et plus conforme à tous les intérêts de déclarer expressément l'effet rétroactif de ces sentences : cela constitue l'objet de l'article 107.

Les articles 108 et 109 maintiennent en substance les règles du code pour la marine marchande, simplifiées par l'abolition des taxes qui actuellement chargent, dans certaines hypothèses, les auteurs de la prise : mais l'article 109 étend le principe de l'article 228 du code à n'importe quel navire appartenant à l'État ennemi, lorsque les raisons manquent pour faire aux navires une situation privilégiée par rapport au reste de la propriété

(*a*) V. ci-dessus, p. 139.

Art. 57. — Quiconque appartient aux forces armées de l'ennemi ou est destiné à en faire partie, et est trouvé à bord d'un navire de commerce, pourra être fait prisonnier de guerre, quand même il n'y aurait pas de motifs de capturer le navire.

TITRE VI. — VISITE ET CAPTURE.

§ 1er. — *But, limites et sanctions de la visite.*

Art. 58. — La visite d'un navire a pour but de déterminer la nationalité et de faire toutes les constatations relatives, d'après le droit de la guerre, soit au navire, soit au chargement et aux personnes qui à n'importe quel titre se trouvent à bord.

Art. 59. — Le droit de visite doit être exercé en conformité des traités et des règles qui suivent, avec les égards dus au navire visité. En principe, il ne doit être exercé que dans les parages et dans les circonstances qui donnent des motifs fondés de croire qu'il puisse en résulter la capture du navire.

Art. 60. — Le droit de visite sur des navires postaux ne doit être exercé qu'en cas de nécessité, avec tous les égards et avec toute la célérité possibles.

Art. 61. — Les navires neutres sous escorte de navires de guerre sont exempts de visite. Le commandant de l'escorte donne par écrit, sur la requête du commandant du navire de guerre, toutes les informations sur le caractère des navires et sur leur chargement, qu'on obtiendrait au moyen de la visite.

Art. 62. — Si le commandant du navire de guerre a des motifs de suspecter que la bonne foi du commandant de l'escorte a été surprise, il lui communique ses doutes. En ce cas, il appartient au seul commandant de l'escorte de procéder à une vérification. Il constatera le résultat de cette vérification par un procès-verbal, dont copie sera remise à l'officier du navire de guerre. Si les faits, ainsi constatés, justifient, dans l'opinion du commandant de l'escorte, la capture d'un ou de plusieurs navires, ceux-ci perdront la protection de l'escorte.

Art. 63. — La résistance opposée par la force à l'exercice légitime du droit de visite et de capture entraîne, dans tous les cas, la confiscation du navire.

Le chargement est passible du même traitement que subirait le chargement d'un navire ennemi. Les marchandises appartenant au capitaine ou au propriétaire du navire sont considérées comme marchandises ennemies.

§ 2. — *Formalités de la visite.*

Art. 64. — La visite pendant la navigation, sauf dispositions contraires, s'exécute de la façon suivante :

a) Le navire à visiter, invité à s'arrêter par un coup de canon à blanc, devra répondre en élevant son pavillon et s'arrêter ; s'il n'obtempère pas à l'intimation, on tirera un

mobilière du dit Etat, susceptible de confiscation sans aucune formalité de jugement. — Au contraire, les articles 110 et 111 modifient considérablement le système du code, soit parce que la faculté est laissée au ministre de la marine de procéder ou non à la vente des choses confisquées, soit parce que, le cinquième de la valeur des prises étant toujours réservé à la Caisse des invalides de la marine marchande, on abolit la participation des équipages au produit de la vente, et l'on substitue à cette participation la faculté pour le ministre d'accorder, suivant les circonstances, des gratifications spéciales à ceux qui exécutèrent la capture ou y prirent part. Le système adopté, plus en harmonie avec le caractère qu'a pris le droit de prise dans les guerres modernes, spécialement à la suite de la suppression de l'armement en course, présente le double avantage de laisser au gouvernement la plus grande liberté pour disposer des prises, et par conséquent pour défendre les intérêts politiques et économiques qui peuvent y être attachés, et de lui permettre, en même temps, d'accorder des compensations plus en rapport avec les dangers courus et l'avantage apporté au pays par ceux qui ont coopéré à la capture.

***

Grâce au décret du Souverain qui, en vertu des pouvoirs conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, les approuvera, ces Règles feront partie du droit positif

coup à boulet dans la direction de la proue, et, dans le cas où cela ne serait pas encore suffisant, on pourra employer la force pour obliger le navire à obéir ;

b) Dès que le navire de commerce se sera arrêté, le navire visiteur s'approchera de lui à une distance convenable, suivant l'état du temps, et enverra à son bord une embarcation commandée par un officier armé, chargé de la visite ;

c) L'officier, accompagné du personnel nécessaire, montera à bord et procédera à l'examen des papiers et des documents relatifs au navire, au chargement, à l'équipage et aux passagers.

Art. 65. — Si le navire transporte aussi du courrier, l'officier qui le visite exigera que le consignataire lui présente tous les documents qui regardent le service postal et les objets qu'il a en consigne (correspondance et paquets).

Si de l'examen de ces documents il résulte qu'il y a de la contrebande de guerre, celle-ci sera séquestrée, et on rédigera un procès-verbal du séquestre, en en laissant copie au consignataire.

Art. 66. — La qualité et la destination du chargement et des personnes embarquées se vérifient, en règle, au moyen de l'examen des papiers de bord et des documents. Si cependant on a des motifs de supposer que le navire porte ou a porté de la contrebande de guerre, ou de douter des personnes embarquées, on peut procéder aux vérifications opportunes.

Si le capitaine ou le personnel de bord, dûment requis, ne prêtent pas leur concours à de telles vérifications, le navire sera capturé.

Art. 67. — Si on constate que les papiers et les documents de bord manquent, ou que quelques-uns d'entre eux ont été jetés à la mer, supprimés ou cachés, qu'il y a des papiers ou adresses faux, altérés ou insuffisants, au point de faire supposer qu'on essaie de cacher la véritable nationalité du navire, ou la qualité et la destination réelles du chargement et des personnes qui sont à bord, le navire sera capturé.

Art. 68. — Si des circonstances spéciales ne permettent pas au commandant d'envoyer à bord du navire de commerce le personnel nécessaire pour la visite, il pourra être imposé au capitaine de se rendre à bord du navire de guerre avec les papiers et les documents nécessaires.

Art. 69. — Si de l'examen il ne résulte pas de motifs légitimes de capture, le navire sera laissé en liberté. L'officier qui a procédé à la visite en annotera les circonstances sur le journal nautique ou sur quelque autre papier de bord important.

Art. 70. — Lorsque le commandant d'un navire de guerre ne croira pas opportun de procéder à la visite d'un navire de commerce en haute mer, il invitera le navire à se rendre au port qui lui sera indiqué.

Art. 71. — Indépendamment des visites prescrites dans les articles précédents, le gouvernement a la faculté de faire visiter dans les ports de l'État les navires battant n'importe quel pavillon, à leur arrivée ou à leur départ, suivant les dispositions établies dans ce paragraphe, dans la mesure où elles sont applicables.

du Royaume ; par suite les articles du code que le recueil est destiné à remplacer (du titre IV, seul le chapitre 7 qui concerne « la neutralité de l'État à l'égard des puissances belligérantes », reste en vigueur) et les autres dispositions qui ne sont pas compatibles avec l'exécution des nouvelles prescriptions perdront leur efficacité ; la déclaration de Londres, dont l'observation avait été prescrite de la façon que nous avons rappelée, cessera aussi dans le Royaume — comme elle a cessé depuis plusieurs mois en France, en Angleterre et en Russie — d'avoir une efficacité impérative. Il était opportun d'affirmer même sur ce point l'unité de critérium et d'action entre les gouvernements des pays alliés, qui préside à toute la conduite de la guerre ; mais il n'aurait pas été prudent pour nous de prendre des dispositions en ce sens avant que de nouvelles règles (conformes du reste, en ce qui est nécessaire, aux dispositions de cet acte international) ne soient venues combler, sur ce point, l'insuffisance de notre droit antérieur.

« Quand cesseront les circonstances qui justifient cette substitution aux dispositions en vigueur de la part du gouvernement, une loi sera nécessaire pour que ces règles soient conservées. De la sorte, une fois qu'aura cessé l'efficacité actuelle du décret, ayant comme base une délégation législative, ce décret restera transitoirement en vigueur, suivant les

§ 3. — *Formalités de la capture.*

Art. 72. — S'il existe un motif légitime, le navire sera capturé, et on en avisera immédiatement le commandement naval dont dépend le navire capteur.

Le commandant du navire capteur retire à celui du navire capturé les papiers de bord, la correspondance, les fonds en argent ainsi que tout ce qu'il jugera digne d'une conservation particulière, et il en dressera un procès-verbal sommaire.

Il pourvoit ensuite, autant que possible, à ce que soit rédigé un inventaire sommaire de tout ce qui existe sur le navire capturé et à ce que les scellés soient apposés sur les portes des magasins ou des dépôts, dont il croit prudent d'assurer la fermeture.

Art. 73. — Le commandement du navire capturé sera assumé par un officier placé à bord avec le personnel nécessaire. En cas différent, le navire capturé sera escorté.

Art. 74. — Les prises, s'il n'en est pas disposé autrement par le commandement naval, doivent être envoyées, pour les mesures ultérieures, au port national le plus voisin, désigné à cet effet.

Art. 75. — Le commandant du navire de guerre pourra, s'il lui est impossible de conduire ou d'escorter le navire capturé dans un des ports de l'État, le conduire ou l'escorter dans le port d'un État allié.

Art. 76. — Les prises peuvent être conduites dans des ports neutres en cas de force majeure, pour réparer des avaries ou pour se munir de vivres et de combustible.

Si l'État neutre y consent, elles pourront aussi y être conduites pour y rester sous séquestre, en attendant les décisions de l'État capteur.

Art. 77. — La prise doit être remise à l'autorité du port, autant que possible dans les mêmes conditions où elle se trouvait au moment de la capture.

Art. 78. — Le commandant du navire de guerre d'escorte, ou l'officier délégué au commandement du navire capturé, devra, aussitôt arrivé à destination, remettre à l'autorité du port :

a) Le rapport de la traversée concernant la prise ;

b) Le procès-verbal de la capture ;

c) Le procès-verbal, s'il a été rédigé, de l'inventaire et de l'apposition des scellés ;

d) Les papiers de bord, les documents et les témoignages recueillis sur les faits qui justifient la capture.

Art. 79. — L'autorité du port devra :

a) Rédiger un procès-verbal de l'acte de remise, indiquant tous les documents remis par le commandant et constatant la vérification faite des scellés apposés au moment de la capture ;

b) Recevoir les rapports faits par le capitaine du navire capturé et les déclarations des personnes de l'équipage ;

c) Dresser l'inventaire des colis déposés et la liste des personnes qui se trouvent à bord.

principes désormais accueillis dans notre droit public, jusqu'à ce qu'un nouvel acte législatif vienne le sanctionner.

De même qu'il eût été peut-être peu opportun de rédiger et de sanctionner ce recueil avant que l'expérience de la guerre eût bien mis en évidence les nouvelles circonstances de fait auxquelles le droit doit donner une plus sûre discipline, de même il serait peut-être hasardé d'affirmer dès aujourd'hui que cette discipline conviendra exactement à toute contingence future. Il est sans doute possible que, si les circonstances actuelles durent, ou à la suite des nouveaux accords qui en marqueront au temps venu la fin, ces mêmes Règles devront subir quelques altérations de substance ou de forme.

Notre œuvre ne sera pas pour cela moins utile. Elle répond, en premier lieu, à la nécessité de l'heure présente, c'est-à-dire de la guerre qui se fait sur mer : il fallait avant tout fournir à nos forces navales, aux autorités administratives et judiciaires à qui il appartient éventuellement de concourir à leur œuvre, une règle claire et nette de conduite (dont l'absence a été souvent déplorée) qui assure une juste sauvegarde à tous les intérêts, généraux et particuliers, que cette règle concerne.

Mais ce recueil servira aussi à une fin d'un tout autre genre, non moins digne de con

Art. 80. — Si le navire capturé est conduit dans un port allié ou neutre, le rapport et les papiers seront remis à l'officier consulaire, qui assumera toutes les charges confiées en matière de prise à l'autorité du port, dans les limites reconnues par les lois locales, les traités et les usages.

Art. 81. — L'officier placé au commandement du navire capturé ou le commandant du navire d'escorte pourvoiront, autant qu'il est possible et convenable, à la conservation du navire capturé et du chargement, sans rien changer, abîmer ou détourner, sauf de graves et urgentes nécessités constatées par un acte spécial.

Art. 82. — S'il était nécessaire de vendre une partie du chargement, on pourra le faire à l'arrivée au port, d'accord, si possible, avec le capitaine du navire ou avec l'agent consulaire de l'État à qui le navire et les intéressés appartiennent, ou qui en a pris la tutelle.

Art. 83. — En cas de capture d'un navire de commerce, les marchandises qui ne seraient pas de propriété ennemie seront portées au lieu où la prise est conduite, et là elles resteront à la disposition des ayants droit, à moins qu'il y ait un motif légitime de les confisquer.

Art. 84. — La correspondance postale trouvée à bord d'un navire capturé sera expédiée à destination, avec le moins de retard possible, suivant les règles générales établies pour le service postal, sauf les dispositions spéciales émises à cet égard pendant la guerre.

Les dispositions de cet article ne s'appliquent pas à la correspondance destinée au littoral bloqué ou en provenant.

Art. 85. — Si la visite a eu lieu dans un port en conformité à l'article 71, les mêmes autorités qui y ont procédé pourvoiront à la capture, s'il y a lieu, en observant les dispositions de ce paragraphe autant qu'elles sont applicables.

§ 4. — *Réquisition des prises.*

Art. 86. — Si le navire capteur manquait de matériaux de grande nécessité (vivres, combustibles, munitions, etc.), le commandant aurait la faculté de les prélever du navire capturé, en ayant égard aux moyens dont celui-ci dispose.

Art. 87. — A cet effet, les règles suivantes seront observées :

a) Le commandant du navire capteur doit s'adresser au capitaine du navire capturé, en laissant à celui-ci le soin de lui fournir les choses demandées ;

b) Il sera fait un inventaire des choses requises, en déterminant leur valeur, pour rendre possible le payement du prix ;

c) Si le capitaine s'opposait à la requête, le commandant pourra ordonner la réquisition forcée pour obtenir directement la remise des matériaux nécessaires, et il en laissera un simple reçu.

Art. 88. — Quand le navire a été remis à l'autorité du port, la réquisition peut être ordonnée par les autorités militaires maritimes suivant les règles en vigueur.

Art. 89. — S'il est nécessaire de procéder à la réquisition d'un navire capturé, le commandant naval en haute mer et les autorités maritimes dans les ports rédigeront un

sidération, bien que privée d'un intérêt pratique actuel. Le droit international de la guerre maritime, qui jusqu'à notre code de la marine marchande (il y a plus de cinquante ans) reçut de notre législation, comme de notre doctrine, une si large contribution, a trouvé ensuite dans les lois et dans les actes des autres pays les plus grandes sources de son élaboration progressive (*a*). Ce nouveau code, compilé et ratifié par nous, qui tempère, autant qu'il est possible et opportun, le contenu d'actes internationaux notoires par les expériences d'une guerre qui dure encore, sera le plus récent acte législatif intéressant la détermination du droit en cette matière. Ainsi l'Italie, même dans cette partie, aura eu égard à la position et aura rempli la tâche que ses glorieuses traditions lui assignent.

(*a*) On fait allusion ici aux *Instructions pour l'application du droit international en temps de guerre* rédigées par le ministère français de la marine en 1912, revues et republiées à l'occasion de la guerre actuelle ; au *Prize Courts Act* de 1894 de la Grande-Bretagne ; à la *Prisenordnung* allemande du 30 septembre 1909 ; au *Naval War Code* des Etats-Unis de 1900 (abrogé pourtant en 1904) ; et aux recueils connus de jurisprudence française et anglaise en matière de prise.

procès-verbal de remise, en produisant l'inventaire de bord, sauf les dispositions ultérieures qui seront prises à la suite du jugement sur la légitimité de la prise.

§ 5. — *Traitement des équipages et des passagers.*

Art. 90. — En cas de capture, sont considérés comme prisonniers de guerre :

a) Tous ceux qui appartiennent à la flotte de guerre et aux forces armées de l'ennemi, ou qui sont destinés à en faire partie, lors même qu'ils seraient blessés, malades ou naufragés ;

b) Le personnel des navires de commerce ennemis, apte à prêter des services utiles pour l'armée ou pour la flotte ;

c) Le personnel des navires de commerce neutres coupables d'assistance hostile.

Ceux qui suivent une armée sans en faire partie, munis d'une légitimation de l'autorité militaire de l'État dont ils accompagnent l'armée, seront traités comme prisonniers de guerre, s'il n'est pas jugé opportun de les laisser en liberté.

Art. 91. — Quand un navire de commerce ennemi est capturé, les hommes de l'équipage, sujets d'une puissance neutre, ne sont pas faits prisonniers de guerre.

Le capitaine et les officiers, sujets d'une puissance neutre, ne sont pas faits prisonniers de guerre, pourvu qu'ils promettent formellement par écrit de ne plus servir sur un navire ennemi durant le cours de la guerre.

Art. 92. — Sauf les dispositions de l'article 90, tous les passagers doivent être laissés en liberté et débarqués à la première occasion favorable. Cependant n'importe quelle personne se trouvant à bord pourra être retenue, tant que sa présence sera estimée nécessaire pour les vérifications auxquelles la capture du navire peut donner lieu.

Art. 93. — Les prisonniers de guerre doivent être traités à bord avec humanité ; ils recevront nourriture et logement suivant leur grade, comme il est prescrit pour les troupes de passage.

On laisse aux prisonniers les objets de propriété privée, à l'exception des armes, des cartes militaires, des documents et des objets qui peuvent servir à la guerre.

Art. 94. — Aux personnes laissées en liberté, il sera remis tout ce qui leur appartient personnellement, à l'exception des armes, cartes militaires, documents et objets qui peuvent servir à la guerre.

Titre VII. — Perte et destruction des prises. Réparation des dommages.

Art. 95. — Si la prise est perdue par force majeure, aucune indemnité n'est due pour le navire, ni pour le chargement, même si la légitimité de la capture n'était pas reconnue ensuite par l'autorité compétente.

Le commandant ou l'autorité à qui est confiée la prise aura soin de constater, par un acte spécial, les circonstances de la perte, et de mettre en sûreté les personnes embarquées sur le navire en danger et tout ce qui sur le navire offre un intérêt particulier, autant que les circonstances le permettront.

Art. 96. — Le navire ennemi pris peut être détruit, si les circonstances rendent difficiles ou dangereuses sa conservation et sa garde.

Ces conditions se vérifieront particulièrement dans les cas suivants :

a) Si, vu l'approche d'une force navale adverse, il existe une probabilité évidente que le navire capturé sera repris par l'ennemi ;

b) Si le navire capturé ne peut, par suite d'avaries ou pour d'autres raisons, suivre le navire d'escorte ;

c) Si le port dans lequel devrait être conduit le navire capturé est trop loin pour que soit fondée la possibilité de le mettre en sûreté ;

d) Si la conduite ou l'escorte de la prise dans un port peut entraver la mission du navire de guerre.

Art. 97. — Un navire neutre capturé ne peut, en règle, sauf la disposition de l'arti-

cle 54, être détruit, mais il doit être conduit dans un port, afin que soit établi ce qui est de droit sur la légitimité de la capture.

Un navire neutre capturé et sujet à confiscation peut être détruit, si l'observation de la règle susdite doit compromettre la sécurité du navire de guerre ou le bon résultat des opérations dans lesquelles ce dernier est actuellement engagé.

Art. 98. — Dans tous les cas de destruction d'une prise, il en sera rédigé un procès-verbal indiquant les motifs de cette destruction ; les personnes embarquées, les papiers de bord et les autres documents que les intéressés croiront utiles pour le jugement sur la légitimité de la capture ou pour la réparation des dommages seront mis en sûreté, le cas échéant.

Art. 99. — Si un navire neutre vient à être détruit, on devra, sauf la disposition de l'article 54, avant le jugement sur la légitimité de la capture, justifier en fait des circonstances qui ont rendu nécessaire la destruction.

Faute de quoi, une indemnité sera payée aux intéressés, sans rechercher si la capture était légitime.

Art. 100. — Si la capture d'un navire neutre, dont la destruction a été justifiée, est déclarée illégitime, une indemnité sera due aux intéressés, en remplacement de la restitution à laquelle ils auraient eu droit.

Si avec un navire neutre ou ennemi des marchandises neutres non susceptibles de confiscation ont été détruites, le propriétaire de ces marchandises a également droit à une indemnité.

Art. 101. — Celui qui procède à la capture a la faculté d'exiger la remise ou de procéder à la destruction des marchandises confiscables trouvées à bord d'un navire non sujet à confiscation, si les circonstances justifient, suivant l'alinéa de l'article 97, la destruction du navire. Il fera mention, sur le journal de bord du navire arrêté, des objets remis ou détruits, et se fera remettre par le capitaine une copie, certifiée conforme, de tous les papiers utiles. La remise ou la destruction effectuée et les formalités relatives remplies, le capitaine sera autorisé à continuer sa route.

En ce cas, on appliquera les dispositions des articles 99 et 100 sur la responsabilité dérivant de la destruction d'un navire neutre.

Art. 102. — Si la capture du navire ou des marchandises n'est pas validée par la juridiction des prises, ou si la capture n'est pas maintenue, sans qu'il y ait eu de mise en jugement, les intéressés ont droit à la réparation des dommages, à moins qu'il y ait eu des motifs suffisants pour justifier la capture.

Titre VIII. — Jugement des prises.

Art. 103. — Les actes relatifs à la capture seront soumis à l'examen du ministre de la marine, qui pourvoira, suivant les circonstances, à la relaxe par voie administrative du navire et du chargement ou d'une partie du chargement, ou au renvoi en jugement devant la juridiction des prises.

Art. 104. — Le gouvernement du Roi pourra, même pendant ou après le jugement, ordonner la relaxe du navire et du chargement ou d'une partie de celui-ci.

Art. 105. — Il appartient à l'autorité du port d'accomplir, soit spontanément, soit après en avoir été chargée par la juridiction des prises, tous les actes d'instruction préliminaires du jugement, dans le lieu où se trouvent le navire et les marchandises capturés, ainsi que les autres actes qui pourraient lui être confiés dans le cours du jugement même.

Il appartient à la même autorité de procéder, avec l'intervention, quand celle-ci sera jugée opportune, d'un représentant des intéressés, à l'inventaire de tous les objets du chargement et autres existant à bord du navire capturé, et de disposer pour leur garde ou leur vente.

Art. 106. — Le jugement pour la légitimation de la capture et pour la confiscation

est promu par un Commissaire du gouvernement contradictoirement avec les intéressés.

Tant que le terme utile pour la comparution des parties n'est pas échu, l'intervention en cause de quiconque est intéressé est admise.

Toute demande de réparation de dommages vis-à-vis de l'État, pour des faits regardant l'exercice du droit de prise, doit être faite devant la juridiction des prises.

Art. 107. — La capture est présumée légitime, tant qu'une décision contraire n'est pas intervenue.

La décision qui déclare la légitimité de la prise a un effet rétroactif au moment de la capture.

Art. 108. — Tout navire de commerce national ou allié capturé par l'ennemi, et qui a été repris, devra être restitué au propriétaire, sauf remboursement des dépenses faites.

Art. 109. — Il n'y a pas lieu à jugement dans le cas de capture de navires de guerre, de navires de commerce transformés en navires de guerre et de n'importe quels navires ou marchandises appartenant à l'État ennemi. Ces navires et ces marchandises seront sans plus mis à la disposition du ministre de la marine.

Art. 110. — Sauf ce qui est déclaré à l'article 104, les navires et les marchandises confisqués seront mis à la disposition du ministre de la marine, qui pourvoira à leur vente, s'il la juge opportune, suivant les règles en vigueur.

En tous cas, sauf ce qui est dit à l'article 104, la cinquième partie de la valeur des prises sera versée à la Caisse des invalides de la marine marchande.

Art. 111. — Le ministre a la faculté d'accorder, suivant les circonstances, des gratifications spéciales sur la valeur de la prise à ceux qui ont exécuté la capture de navires de commerce ou de guerre, ou qui y ont concouru.

Art. 112. — Les autres règles relatives à la constitution et à la compétence de la juridiction des prises et à la procédure seront déterminées, au moment utile, par des décrets spéciaux.

Rome, 25 mars 1917.

Vu, par ordre de S. A. R. le Lieutenant général de S. M. le Roi :

Le ministre de la marine, CORSI. — *Le ministre des affaires étrangères*, SONNINO. — *Le ministre des colonies*, COLOSIMO. — *Le ministre des grâce et justice*, SACCHI. — *Le ministre de l'industrie, du commerce et du travail*, DE NAVA. — *Le ministre des transports maritimes et par chemins de fer*, ARLOTTA.

777

France et Grande-Bretagne. — ACCORD PAR ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LA FRANCE ET LA GRANDE-BRETAGNE POUR PRÉCISER LE SENS DE L'ARTICLE 2 DE LA CONVENTION FRANCO-BRITANNIQUE DU 9 NOVEMBRE 1914 RELATIVE AUX PRISES MARITIMES (1), EN DATE DES 15 FÉVRIER ET 27 AVRIL 1915.

Par échange de Notes des 15 février et 27 avril 1915 entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de Sa Majesté britannique, il a été convenu que, lorsqu'il doit être procédé à la fois à l'égard du navire et de la cargaison, les dispositions de l'article 2, § 1, de la convention franco-britannique du 9 novembre 1914, relativement aux prises maritimes, seront dans tous les cas applicables.

Quand, au contraire, il s'agit seulement de la cargaison du navire, il a été convenu

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 112.

que, en addition au cas spécial prévu par l'article 2, § 2 — à savoir lorsque la destination originaire du navire est un port ennemi — les principes indiqués dans ce paragraphe devront être appliqués aussi aux cas de contrebande consignée pour un port neutre, et aux cas de propriété ennemie dont la destination d'origine n'est pas un port ennemi.

778

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 482, en date du 25 février 1917, donnant exécution, au regard de l'Italie, a la convention anglo-française du 9 novembre 1914 relativement aux prises maritimes (*Gazzetta Ufficiale* du 25 avril 1917, n° 99).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée et des pouvoirs conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, n° 671 ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères, de concert avec les ministres des colonies, des grâce et justice, de la marine et des transports maritimes et par chemins de fer ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Pleine et entière exécution est donnée à l'accord résultant des Notes échangées entre l'ambassade royale à Londres et le gouvernement britannique en date des 15 et 26 janvier 1917, par lequel le gouvernement du Roi a adhéré à la convention signée entre la Grande-Bretagne et la France le 9 novembre 1914 au sujet des prises faites par leurs forces navales respectives durant la guerre actuelle, ainsi qu'à l'interprétation de l'article 2 de cette convention, telle qu'elle est exposée dans la Note adressée par le ministre britannique des affaires étrangères à l'ambassadeur royal à Londres le 24 juillet 1915 (1).

Art. 2. — La convention franco-britannique et la Note du 24 juillet 1915 sont annexées en traduction italienne, au présent décret, lequel aura effet du jour de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, revêtu du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel des lois et des décrets du Royaume d'Italie*, prescrivant à tous ceux qu'il concerne de l'observer et de le faire observer.

Fait à Rome, le 25 février 1917.

Thomas de Savoie,

Boselli, Sonnino, Colosimo, Sacchi, Corsi, Arlotta.

Annexe n° I.

L'ambassade royale à Londres au Foreign Office, n° 269.

Londres, le 15 janvier 1917.

Monsieur le secrétaire d'État,

En réponse à la Note du vicomte Grey di Fallodon en date du 24 juillet 1915, n° 9999, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le gouvernement du Roi a décidé d'adhérer à la convention signée entre la Grande-Bretagne et la France le 9 novembre 1914 au sujet des prises maritimes durant la présente guerre européenne,

(1) V. le texte qui précède et ci-après p. 184.

ainsi qu'à l'interprétation qui a été donnée par les gouvernements britannique et français à l'article 2 de cette convention, article auquel il est fait allusion dans les paragraphes 2 et 3 de la Note précitée.

En priant Votre Excellence de vouloir bien prendre acte au nom du gouvernement britannique de la présente déclaration, je la prie d'agréer, Monsieur le secrétaire d'État, l'hommage, etc.

IMPERIALI.

ANNEXE N° II.

Convention entre le Royaume-Uni et la France, relativement aux prises faites durant la présente guerre européenne, signée à Londres le 9 *novembre* 1914.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, et le Président de la République française, voulant déterminer la juridiction à laquelle devra appartenir le jugement des prises qui, dans le cours de la guerre actuelle, pourront être opérées par les forces navales des pays alliés, ou des prises qui pourront être faites sur des navires marchands appartenant aux nationaux de l'un des pays par les croiseurs de l'autre ; et voulant régler en même temps le mode de répartition des produits des prises effectuées en commun, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, le très honorable sir Edward Grey, Baronnet du Royaume-Uni, membre du Parlement, principal secrétaire d'État de Sa Majesté au Département des affaires étrangères ; et

Le Président de la République française, Son Excellence M. Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1er. — Le jugement des prises ennemies ou neutres appartiendra à la juridiction du pays du bâtiment capteur, sans qu'il y ait à distinguer selon que celui-ci était placé sous les ordres de l'autorité navale de l'un ou de l'autre des pays alliés.

Art. 2. — En cas de capture d'un bâtiment de la marine marchande de l'un des pays alliés, le jugement en appartiendra toujours à la juridiction du pays du bâtiment capturé ; la cargaison suivra, en ce cas, quant à la juridiction, le sort du bâtiment.

Lorsqu'un navire de commerce allié, originairement destiné à un port ennemi, et portant une cargaison ennemie ou neutre sujette à capture, est entré dans le port d'un des pays alliés, la juridiction des prises de ces pays est compétente pour en prononcer la condamnation. En ce cas, la valeur des marchandises, déduction faite des dépenses nécessaires, sera placée au crédit du gouvernement du pays allié, sous le pavillon duquel le navire de commerce naviguait.

Art. 3. — Lorsqu'une prise sera faite en commun par les forces navales des pays alliés, le jugement en appartiendra à la juridiction du pays dont le pavillon aura été porté par l'officier qui aura eu le commandement supérieur dans l'action.

Art. 4. — Lorsqu'une prise sera faite par un croiseur de l'une des nations alliées en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, qui aura ainsi contribué à intimider l'ennemi et à encourager le capteur, le jugement en appartiendra à la juridiction du capteur effectif.

Art. 5. — En cas de condamnation dans les circonstances prévues par les articles précédents

1° Si la capture a été faite par des bâtiments des nations alliées agissant en commun, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera divisé en autant de parts qu'il y aura d'hommes embarqués sur les bâtiments capteurs, sans tenir compte des grades, et les parts revenant ainsi à chacune des nations alliées seront payées et délivrées à la personne qui sera dûment autorisée par le gouvernement allié à les recevoir ; et la répartition des sommes revenant aux bâtiments respectifs sera faite par les soins de chaque gouvernement, suivant les lois et les règlements du pays ;

2° Si la prise a été faite par les croiseurs de l'une des nations alliées en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, le partage, le payement et la répartition du produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, auront lieu également de la manière indiquée ci-dessus ;

3° Si, conformément à l'article 2, alinéa 1er, la prise, faite par un croiseur de l'un des pays alliés, a été jugée par les tribunaux de l'autre, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera remis de la même manière au gouvernement du capteur, pour être distribué conformément à ses lois et règlements.

Art. 6. — Les commandants des bâtiments de guerre des pays alliés se conformeront, pour la conduite et la remise des prises, aux Instructions jointes à la présente convention, et que les deux gouvernements se réservent de modifier, s'il y a lieu, d'un commun accord.

Art. 7. — Lorsque, pour l'exécution de la présente convention, il y aura lieu de procéder à l'estimation d'un bâtiment de guerre capturé, cette estimation portera sur sa valeur effective ; et le gouvernement allié aura la faculté de déléguer un ou plusieurs officiers compétents pour concourir à l'estimation. En cas de désaccord, le sort décidera quel officier devra avoir la voix prépondérante.

Art. 8. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Londres aussitôt que faire se pourra.

Art. 9. — Les puissances alliées non signataires seront invitées à adhérer à la présente convention.

La puissance qui désirera adhérer notifiera par écrit son intention au gouvernement de Sa Majesté britannique, lequel transmettra immédiatement au gouvernement de la République française une copie certifiée conforme de cette notification.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, en double exemplaire, le 9 novembre 1914.

(L. S.) Signé : E. Grey.
(L. S.) Signé : Paul Cambon.

Annexe.

Instructions pour les commandants des bâtiments de guerre de S. M. le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et de la République française.

Vous trouverez ci-joint copie d'une convention signée le 9 novembre 1914, entre S. M. le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et le Président de la République française, pour régler la juridiction à laquelle devra appartenir le jugement des prises opérées par les forces navales alliées ou faites sur des navires marchands appartenant aux nationaux de l'un des deux États par les croiseurs de l'autre, ainsi que le mode de répartition du produit des prises effectuées en commun.

Pour assurer l'exécution de cette convention, vous aurez à vous conformer aux Instructions suivantes :

Article 1er. — Lorsque, par suite d'une action commune, vous serez dans le cas de rédiger le rapport ou le procès-verbal d'une capture, vous aurez soin d'indiquer avec exactitude les noms des bâtiments de guerre présents à l'action, ainsi que de leurs commandants, et, autant que possible, le nombre d'hommes embarqués à bord de ces bâtiments au commencement de l'action sans distinction de grades.

Vous remettrez une copie de ce rapport ou procès-verbal à l'officier de la puissance alliée qui aura eu le commandement supérieur dans l'action, et vous vous conformerez aux instructions de cet officier en ce qui concerne les mesures à prendre pour la conduite et le jugement des prises ainsi faites en commun sous son commandement.

Si l'action a été commandée par un officier de votre nation, vous vous conformerez aux règlements de votre propre pays, et vous vous bornerez à remettre à l'officier le plus élevé en grade de la puissance alliée présent à l'action une copie certifiée du rapport ou du procès-verbal que vous aurez rédigé.

Art. 2. — Lorsque vous aurez effectué une capture en présence et en vue d'un bâtiment de guerre allié, vous mentionnerez exactement, dans le rapport que vous rédigerez, s'il s'agit d'un bâtiment de guerre, et dans le procès-verbal de capture, s'il s'agit d'un bâtiment de commerce, le nombre d'hommes que vous aviez à bord au commencement de l'action, sans distinction de grades, ainsi que le nom du bâtiment de guerre allié qui se trouvait en vue, et, s'il est possible, le nombre d'hommes embarqués à bord, également sans distinction de grades. Vons remettrez une copie certifiée de votre rapport ou procès-verbal au commandant de ce bâtiment.

Art. 3. — Lorsqu'en cas de violation de blocus, de transport d'objets de contrebande, de troupes de terre ou de mer ennemies, ou de dépêches officielles, de ou pour l'ennemi, vous serez dans le cas d'arrêter et de saisir un bâtiment de la marine marchande du pays allié, vous devrez :

1° Rédiger un procès-verbal énonçant le lieu, la date et le motif de l'arrestation, le nom du bâtiment, celui du capitaine, le nombre des hommes de l'équipage, et contenant, en outre, la description exacte de l'état du navire et de sa cargaison ;

2° Réunir en un paquet cacheté, après en avoir fait l'inventaire, tous les papiers de bord tels que : actes de nationalité ou de propriété, passeports, charte-parties, connaissements factures et autres documents propres à constater la nature et la propriété du bâtiment et de la cargaison ;

3° Mettre les scellés sur les écoutilles ;

4° Placer à bord un officier, avec le nombre d'hommes que vous jugerez convenable, pour prendre le bâtiment en charge et en assurer la conduite ;

5° Envoyer le bâtiment au port le plus voisin de la puissance dont il portait le pavillon ;

6° Faire remettre le bâtiment aux autorités du port où vous l'aurez fait conduire, avec une expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionnés et avec le paquet cacheté, contenant les papiers de bord.

Art. 4. — L'officier conducteur d'un bâtiment capturé se fera délivrer un reçu constatant la remise qu'il en aura faite, ainsi que la délivrance qu'il aura faite du paquet cacheté et de l'expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionnés.

Art. 5. — En cas de détresse, si le bâtiment capturé est hors d'état de continuer sa route, ou en cas de trop grand éloignement, l'officier chargé de conduire dans un port de la puissance alliée une prise faite sur la marine marchande de cette puissance, pourra entrer dans un port de son propre pays, et il remettra sa prise à l'autorité locale, sans préjudice des mesures ultérieures à prendre pour le jugement de la prise. Il veillera, dans ce cas, à ce que le rapport ou procès-verbal et l'inventaire qu'il aura rédigés, ainsi que le paquet cacheté contenant les papiers de bord, soient envoyés exactement à la juridiction chargée du chargement.

Signé : E. Grey.
Signé : Paul Cambon.

Annexe n° III.

Le Foreign Office à l'ambassade royale à Londres.

24 juillet 1915.

Excellence,

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-jointe, la copie d'une convention qui a été signée le 9 novembre entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de la République française, pour préciser quelques questions au sujet des prises faites par les forces navales des deux pays au cours de la guerre actuelle. Comme Votre Excellence pourra le voir dans l'article 9, la convention prévoit l'accession des gouvernements des puissances alliées ; le gouvernement russe a déjà notifié son accession, par une déclaration du 5 mars a. s., dans les termes indiqués au document parlementaire annexé (*Treaty Series*, n° 4 de 1915). Je serais reconnaissant à Votre Excellence de vouloir bien appeler l'attention du gouvernement italien sur cet accord et de me faire savoir s'il est disposé à y accéder.

Je crois devoir vous avertir que, dans le but de préciser plus exactement le sens de l'article 2 de la convention, dont le paragraphe 1 se rapporte à la capture des navires appartenant à un des pays alliés et dont le paragraphe 2 a trait à la capture du seul chargement de ces navires, des communications sont intervenues entre le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement français, et qu'il a été convenu entre eux que, lorsqu'il devra être procédé à la fois à l'égard du navire et du chargement, les dispositions de l'article 2, § 1er, seront dans tous les cas applicables.

Quand, au contraire, il s'agira seulement du chargement du navire, il a été décidé d'un commun accord que, en addition à l'hypothèse spéciale prévue par l'article 2, § 2, — à savoir lorsque le navire est « originairement destiné à un port ennemi » — les dispositions de ce paragraphe devront être appliquées aussi aux cas de contrebande consignée pour un port neutre et aux cas de propriété ennemie dont la destination d'origine n'est pas un port ennemi. Dans toutes ces hypothèses, il a été en conséquence décidé que la juridiction compétente serait celle du pays capteur et que la valeur de la marchandise, déduction faite des dépenses nécessaires, serait placée au crédit du pays à qui appartenait le navire capturé.

Cette interprétation de l'article 2 a été ensuite portée à la connaissance du gouvernement russe, afin que ce gouvernement, s'il veut aussi l'accepter, puisse y donner son adhésion.

J'ai donc l'honneur de prier Votre Excellence de vouloir bien, en soumettant la convention à l'examen du gouvernement italien, attirer son attention sur cette disposition postérieure et de m'informer le moment venu de ses intentions à cet égard.

J'ai l'honneur, etc.

Pour le secrétaire d'État,
W. Langley.

779

Grande-Bretagne. — Note adressée par le ministère des affaires étrangères de Grande-Bretagne le 24 avril 1916 au gouvernement des États-Unis en réponse a la Note des États-Unis a la Grande-Bretagne du 5 novembre 1915 sur le traitement imposé aux navires neutres par la Grande-Bretagne dans la guerre actuelle.

1. La communication adressée par l'ambassadeur des États-Unis à Londres à sir E. Grey le 5 novembre 1915 (1) a été examinée avec une soigneuse attention par le gouvernement de Sa Majesté en consultation avec son allié le gouvernement français, et le gouvernement de Sa Majesté a maintenant l'honneur d'y faire la réponse suivante :

2. La première section (paragraphes 3-15) de la Note des États-Unis a trait à la détention de chargements par les autorités britanniques afin de les empêcher d'atteindre une destination ennemie, et la plainte qu'à ce sujet le gouvernement des États-Unis a formulée est résumée en ces termes dans le paragraphe 33 : les méthodes que le gouvernement britannique a tenté d'employer pour obtenir et faire la preuve de la destination ennemie de chargements destinés à des ports neutres et pour établir le caractère de contrebande de ces chargements sont injustifiables.

3. Les termes de ce résumé indiquent que la base de la plainte du gouvernement des États-Unis est moins le fait que les expéditions par mer interceptées par les forces navales étaient réellement destinées à l'usage de pays neutres vers lesquels elles étaient en-

(1) V. ci-dessus p. 111.

voyées, que le fait que l'expédition de marchandises à des pays ennemis a été arrêtée par des méthodes qui n'avaient pas encore été employées dans le passé par des nations belligérantes. Il semble que ce soit une juste réponse à une telle prétention de dire que de nouveaux moyens d'expédier des marchandises à un ennemi doivent aboutir à de nouvelles méthodes pour l'application du principe fondamental et reconnu du droit d'intercepter un semblable commerce.

4. La question de savoir si l'exercice du droit de recherche doit être restreint à la recherche en mer a été discutée dans la Note du 7 janvier 1915 (1) de sir E. Grey, et le gouvernement de Sa Majesté désire attirer de nouveau l'attention sur certains faits que des renseignements ont constamment confirmés au sujet de tentatives de dissimuler de la contrebande destinée à l'ennemi dans des emballages non suspects, tentatives qui peuvent seulement être décelées par l'examen dans un port du navire et de sa cargaison. De même, dans la Note du 10 février 1915 (2) de sir E. Grey, il a été dit que, vu la dimension des navires modernes et la possibilité où ils sont de naviguer, quelles que soient les conditions du temps, dans les eaux où les patrouilleurs alliés ont à opérer, un abordage des navires en mer était rendu très difficile et souvent même impossible, à moins d'amener les navires dans une région où les eaux fussent plus calmes. Il n'est point nécessaire de répéter ce qui a été dit dans cette Note. Il n'est rien dans cette Note que le gouvernement de Sa Majesté puisse retirer ou que l'expérience des officiers des flottes alliées ait montré être inexact.

5. Lorsque la visite et la recherche en mer sont possibles, et qu'une perquisition suffisante peut y être faite pour protéger les droits du belligérant, on peut admettre que ce serait causer un dommage déraisonnable à des navires marchands que de les forcer à venir dans un port, et on comprend que des nations maritimes aient hésité à modifier les Instructions de leurs officiers de marine stipulant que c'est en mer que ces opérations doivent être faites et qu'une déviation excessive du navire hors de sa route doit être évitée. Cependant cela n'empêche pas qu'il serait impossible, dans les conditions de la guerre moderne, de limiter les droits de visite et de recherche à un examen du navire à la place où il est rencontré, sans que soit abandonné un droit fondamental du belligérant.

6. L'effet sur la recherche en mer de la dimension et de l'aptitude à tenir la mer des navires marchands est essentiellement une question technique. Aussi, le gouvernement de Sa Majesté a-t-il jugé devoir soumettre le rapport du Comité d'experts maritimes, cité par l'ambassadeur des États-Unis dans le paragraphe 7 de sa Note, à l'amiral sir John Jellicoe pour avoir son avis. L'expérience sans rivale que cet officier a acquise par plus de dix-huit mois de commandement de la grande flotte donne à son opinion une très grande valeur. Cette opinion est la suivante : « Il n'y a aucun doute que la dimension des navires modernes ne soit un des facteurs qui rendent la recherche en mer beaucoup plus difficile qu'elle ne l'était du temps de navires plus petits. Autant que je le sache, il n'a jamais été discuté qu'il fût nécessaire de déplacer chaque colis de la cargaison d'un navire pour établir son caractère et sa nature, etc. ; mais il est évident que plus le navire est grand et plus importante est la cargaison, plus les difficultés d'examen en mer sont considérables, puisqu'un grand nombre des colis doivent être déplacés. La difficulté est beaucoup augmentée par l'habitude de cacher la contrebande dans des balles de foin ou dans des bagages de passagers, dans des futailles, etc. ; et cette façon de faire, qui a sans aucun doute été employée, nécessite actuellement le déplacement d'une grosse quantité de la cargaison pour l'examen des colis suspects. Ce déplacement ne peut être fait en mer, sauf par un temps extrêmement beau. De plus, dans un grand navire, la grande masse de la cargaison rend plus facile la dissimulation de la contrebande, spécialement celle des métaux de valeur comme le nickel, dont des quantités peuvent aisément être cachées en des endroits autres que les cales d'un grand navire. C'est pourquoi je conteste entièrement la prétention de la Note américaine qu'il n'y a pas de différence entre la recherche à bord d'un navire de mille tonnes et celle à bord d'un

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 4.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 9.

navire de vingt mille tonnes. Je suis sûr que l'erreur de cette affirmation sera apparente pour quiconque a déjà dirigé une pareille recherche en mer. Il y a encore d'autres faits qui rendent nécessaire l'envoi des navires dans un port pour la visite. Le plus important est la façon dont procèdent les commandants des sous-marins allemands : contrairement au droit international et à leurs propres règles de prises, ils attaquent et coulent en haute mer les navires marchands, neutres aussi bien qu'anglais, sans les visiter et par conséquent sans aucun examen de leur cargaison. Cette procédure rend dangereux l'examen en haute mer d'un navire neutre par les officiers d'un navire anglais, et c'est donc dans l'intérêt des neutres eux-mêmes que l'examen doit être fait dans un port. La pratique allemande d'abuser des passeports des États-Unis dans le but de procurer une traversée sûre à des militaires ou à des personnes de nationalité ennemie oblige à examiner sérieusement tout individu suspect, et pour faire cet examen d'une manière effective il faut amener le navire au port ».

Sir John Jellicoe continue en ces termes : « La différence entre la procédure anglaise et la procédure allemande est que la première cause moins de dommages aux neutres. Au lieu de couler des navires neutres engagés dans un commerce avec l'ennemi comme les Allemands l'ont fait plusieurs fois en opposition avec l'article 113 de leurs propres règles de prises de 1909 où il est dit que le commandant a seulement le droit de détruire un navire neutre capturé si : *a*) il est susceptible de condamnation ; *b*) s'il y a danger pour le navire de guerre à le conduire dans un port ou si le fait de l'amener dans un port doit nuire au succès de l'opération dans laquelle le navire de guerre est actuellement engagé, nous, Anglais, nous examinons les navires neutres en leur causant aussi peu d'ennuis que le permettent les conditions de la guerre moderne et nous les envoyons dans des ports seulement lorsque cela est nécessaire. On doit rappeler cependant que ce ne sont pas les Alliés seuls qui envoient un certain nombre de navires neutres dans les ports pour être examinés, car il est à la connaissance de tous que des navires allemands, ainsi qu'il a été indiqué au paragraphe 19 de la Note américaine, « ont saisi et conduit dans des ports allemands des navires neutres destinés à des ports scandinaves et danois ». Comme exemples, on peut indiquer l'arrêt par les Allemands des navires-citernes d'huile américains *Llama* et *Platuria*, opéré au mois d'août dernier : ces deux navires, qui étaient à destination de l'Amérique et venaient de la Suède, ont été conduits pour examen à Swinemünde ».

8. Le ministère français de la marine partage les vues exprimées par sir John Jellicoe sur la question de la recherche en mer ; il a fait à cet égard la déclaration suivante : « La pratique navale, telle qu'elle existait autrefois et consistant à visiter les navires en mer, méthode que nous a léguée l'ancienne marine, ne s'adapte plus aux conditions de la navigation actuelle. Les Américains ont pressenti son insuffisance et ont prévu la nécessité de lui en substituer une plus efficace. Dans les Instructions données par le Département de la marine américaine, du 20 juin 1898, aux croiseurs des États-Unis, on trouve déjà la prescription suivante : « Si ces derniers (les papiers de bord) indiquent de la contrebande de guerre, le navire devra être saisi ; sinon, il sera laissé libre, à moins qu'en raison de puissants motifs de suspicion, une visite plus minutieuse paraisse devoir être exigée » (1). Toute méthode doit se modifier en tenant compte des transformations subies par le matériel que les hommes ont à leur disposition, à la condition de rester une méthode humaine et civilisée. L'Amirauté française estime qu'aujourd'hui un navire, pour être visité, doit être dérouté sur un port toutes les fois que l'état de la mer, la nature, le poids, le volume, l'arrimage de la cargaison suspecte, en même temps que l'obscurité et l'absence de précision des papiers de bord rendent la visite en mer pratiquement impossible ou dangereuse pour le navire visité. Au contraire, lorsque les circonstances inverses existent, la visite doit être faite en mer. Le déroutement est également nécessaire et justifié, lorsque, le navire neutre entrant dans la zone ou le voisinage des hostilités, 1° il importe, dans l'intérêt même du navire neutre, d'éviter à ce dernier une

(1) Navy Department general, n° 492. Instructions aux navires et croiseurs bloquants, paragraphe 13.

série d'arrêts et de visites successives, et de faire établir, une fois pour toutes, son caractère inoffensif et de lui permettre ainsi de continuer librement sa route sans être molesté ; et 2° le belligérant, dans son droit de légitime défense, est fondé à exercer une surveillance particulière sur les navires inconnus qui circulent dans ces parages ».

9. La question de la localisation de la recherche est, toutefois, une question d'importance secondaire. Dans la pensée du gouvernement de Sa Majesté, le droit d'un belligérant d'intercepter la contrebande dans sa route vers un ennemi est fondamental et incontestable et ne devrait pas être limité à l'interception d'une contrebande accompagnée à bord du navire d'une preuve suffisante pour la condamner. Ce qui est essentiel est de déterminer si les marchandises sont ou ne sont pas à destination de l'ennemi. Si elles le sont, un belligérant a droit de les retenir, et, vu la nature de la lutte dans laquelle ils sont engagés, les Alliés sont forcés de prendre les mesures les plus efficaces pour exercer ce droit.

10. La Note des États-Unis traite ensuite de la procédure devant les Cours de prises. Elle prétend que les Cours de prises ont été jusqu'ici tenues par une pratique bien établie et admise depuis longtemps de n'examiner, lors de la première audience, que les papiers et documents du bord ainsi que les réponses aux interrogatoires habituels et d'exclure toutes autres preuves, à moins et jusqu'à ce qu'un ordre ait été rendu pour « des preuves additionnelles ». L'attention est attirée sur le fait que les pratiques ci-dessus, qui ont été suivies par les Cours de prises anglaises depuis plus d'un siècle ainsi que par les Cours de prises des États-Unis, ont été modifiées par les règlements des Cours de prises rendus par le gouvernement de Sa Majesté lors de la déclaration de la présente guerre. A ce sujet, le gouvernement de Sa Majesté a déjà indiqué qu'il reconnaissait que les conditions modernes avaient rendu les anciennes règles hors d'usage et que de nouvelles règles avaient été préparées sous la direction et la surveillance de feu lord Gorell, dont l'expérience comme Président de la Division de l'Amirauté de la Haute Cour de justice le rendait bien qualifié pour traiter cette question. Une expérience de vingt mois dans l'application des nouvelles règles à la Cour des prises a montré l'utilité des changements.

11. Il doit être indiqué, en outre, que la pratique et la procédure adoptées dans les Cours de prises ne sont pas établies ou réglées par le droit international mais sont déterminées par chaque nation pour elle-même. La procédure décrite dans la Note des États-Unis a été graduellement employée dans les Cours anglaises et, quoiqu'elle eût été adoptée par les États-Unis, elle n'a jamais été suivie dans les Cours de prises de France ou d'aucune autre nation continentale, et le fait que les États-Unis suivaient la pratique anglaise n'empêche pas la Grande-Bretagne ou tout autre des États alliés d'introduire dans la procédure telles modifications que les circonstances modernes peuvent réclamer. Le droit international demande seulement que la pratique dans les Cours de prises des nations belligérantes offre une juste attention à toutes les réclamations présentées par des neutres et permette à la Cour d'arriver à un jugement équitable à la suite des preuves qui lui auront été soumises. Sous cette condition, chaque nation peut régler la pratique à suivre devant ses Cours de prises. Le récent décret italien du 30 mai 1915(1) peut être donné en exemple : dans son article 6, il est dit que la Cour de prises « rédigera des règles de procédure pour sa future conduite ». La division de la procédure des Cours de prises en deux phases distinctes, première audience et nouvelle audience pour preuves additionnelles, était, d'après la récente pratique anglaise et américaine, une simple règle de procédure. L'exclusion de preuves venant de l'extérieur tant qu'un ordre n'aurait pas été rendu pour la recherche des preuves nouvelles était également une règle de procédure. Le gouvernement de Sa Majesté avait donc non seulement la liberté, mais aussi l'obligation de modifier ces règles dès qu'il a pu se convaincre que celles-ci étaient surannées et pourraient créer des injustices.

12. L'ancienne pratique et la procédure étaient devenues archaïques dans la forme et

(1) V. ci-dessus, p. 130.

appartenaient à une époque de beaucoup antérieure à celle où les améliorations modernes ont été apportées par la loi dans la procédure ordinaire, époque où, par exemple, les parties intéressées se trouvaient empêchées de fournir tout témoignage comme preuve des actions où leurs droits étaient engagés. Les modifications dans les règles et la pratique des Cours de prises ont été conçues et faites dans l'esprit de ces améliorations. La pratique ancienne a été abolie afin d'empêcher les retards, de supprimer les détails techniques et de permettre aux parties de prouver tous les faits vrais et matériels et présenter entièrement leur cas devant la Cour.

13. En outre, on doit rappeler que les conditions dans lesquelles les marchandises sont transportées par mer d'un pays à un autre ont complètement changé. A l'époque où les anciennes règles étaient employées, les papiers de bord étaient une indication sûre et satisfaisante de la nature et de la destination de la cargaison. Si les papiers de bord n'avaient pas indiqué la véritable nature et le but de la consignation, le consignataire n'aurait su que faire des marchandises à l'arrivée et les transactions commerciales auraient été difficiles parce qu'il n'existait à cette époque ni courriers rapides, ni câbles télégraphiques permettant de transmettre des informations complémentaires. S'il n'y avait pas eu de papiers de bord, ou s'ils étaient évidemment falsifiés, il y avait matière à condamnation. Quand il n'y avait aucune raison de mettre en doute les papiers de bord, la Cour pouvait en toute sécurité les prendre comme indiquant la transaction réelle. De nos jours les conditions ont changé. Les papiers peuvent extérieurement être parfaitement exacts et complets, mais ils peuvent avoir été préparés dans le but exprès de cacher la nature véritable de la transaction. Ces faux papiers n'occasionneront cependant aucune difficulté pour l'emploi des marchandises à leur arrivée parce que les instructions nécessaires au consignataire peuvent avoir été envoyées par d'autres moyens. Par conséquent, la vieille règle que les papiers de bord seuls peuvent être pris en considération à l'exclusion de toute autre source de preuves ne peut être plus longtemps employée ; en effet, le système d'attribuer aux papiers de bord le caractère de preuve finale et concluante, soutenu dans la Note des États-Unis, encouragerait les expéditeurs de contrebande à falsifier les papiers puisqu'ils s'assureraient ainsi une immunité absolue contre la capture. C'est également le changement des circonstances qui fait que les témoignages du capitaine et des membres de l'équipage ont cessé d'être d'une grande importance dans la majorité des cas de prises ; habituellement maintenant ils ne connaissent rien de la destination réelle de la cargaison qu'ils transportent, et plus adroitement est faite une expédition de marchandises à une destination ennemie, plus elle sera effectivement cachée à ceux du bord.

14. On peut douter qu'aucun gouvernement belligérant soit disposé à renoncer au droit de capturer les marchandises à destination d'un ennemi dans tous les cas où cette destination n'est pas révélée par les papiers du bord ou par le témoignage de ceux qui sont à bord. La difficulté que les officiers de marine des États-Unis trouvèrent même déjà en 1862 en se pliant aux anciennes règles est illustrée par la citation tirée de la Note de lord Lyons du 22 avril 1863 sur le cas du *Magicienne*, cas qui se trouve rappelé dans l'Appendice de la présente Note et à propos duquel il a attiré l'attention sur l'habitude des croiseurs des Etats-Unis de saisir les navires dans l'espoir que quelque chose pourrait être découvert *ex post facto*, ce qui empêcherait les capteurs d'avoir à payer des dommages-intérêts.

15. La prétention émise par le gouvernement des États-Unis dans le paragraphe 9 de sa Note, que l'effet de la nouvelle procédure est de causer aux commerçants des risques de pertes, des retards et des dépenses si grands et si désagréables que pratiquement elle détruit une grande partie du commerce d'exportation des États-Unis vers les pays neutres en Europe, n'est justifiée ni par les statistiques officielles publiées aux États-Unis, ni par les rapports du Département du commerce. Les neuf premiers mois de 1915 peuvent être pris comme une période durant laquelle les conditions de la guerre ont pu être connues par tous ceux en relations d'affaires avec les Etats-Unis d'Amérique et durant laquelle tous les effets désagréables de la procédure de la Cour de prises ont pu être reconnus. Au cours de cette période, les exportations des États-Unis d'Amérique vers les

trois pays scandinaves et la Hollande, groupe de puissances neutres dont les importations ont été le plus affectées par les opérations navales des Alliés et par la procédure adoptée dans leurs Cours de prises, montèrent à 274.037.000 dollars, alors qu'elles avaient été de 126.763.000 dollars pour la même période de 1913. Il est inutile de tenir compte des chiffres correspondants de 1914, vu la désorganisation du commerce survenue avec l'ouverture des hostilités; mais, en prenant les mois de 1914 qui ont précédé la guerre, les chiffres pour 1913, 1914 et 1915 sont les suivants : 1913, 97.480.000 dollars; 1914, 88.132.000 dollars; 1915, 234.960.000 dollars.

16. En présence de tels chiffres, il semble impossible d'accepter l'opinion que la nouvelle procédure de la Cour des prises en Grande-Bretagne a pratiquement détruit la plus grande partie du commerce d'exportation des États-Unis vers les pays neutres d'Europe. En conséquence, on peut supposer que si des plaintes ont été formulées à l'administration de Washington par de prétendus exportateurs, elles n'émanaient pas de personnes qui désiraient engager un commerce honnête avec les neutres, mais de personnes qui désiraient envoyer des marchandises à l'ennemi, sous le couvert d'une destination neutre, et qui trouvaient plus difficile avec la nouvelle procédure de masquer les faits réels devant la Cour des prises.

17. A cet égard, il pourrait sembler opportun de répondre à une prétention qui paraît à première vue avoir été soutenue au paragraphe 13 de la Note des États-Unis, à savoir que la Grande-Bretagne, tandis qu'elle gênait le commerce étranger, a augmenté son propre commerce avec les pays neutres contigus à l'Allemagne. Mais cela est rendu inutile par l'explication donnée par M. Page au moment où il présenta la Note et confirmée depuis par un communiqué fourni à la presse à Washington d'après lequel un tel sens ne doit pas être attribué à ce paragraphe. De plus, ce sujet a été traité dans la Note que sir E. Grey a envoyée à M. Page le 13 août dernier (1) et également dans la Note adressée au Département d'Etat par l'ambassadeur anglais à Washington le 27 décembre.

18. Le passage qui suit dans la Note des États-Unis (paragraphe 14) traite du principe de la non intervention vis-à-vis des marchandises qui doivent être incorporées dans la masse des marchandises destinées à la vente dans un pays neutre, ou, comme cela s'entend plus communément, vis-à-vis des marchandises destinées à être comprises dans le « stock commun » du pays. Le gouvernement des États-Unis prétend avec une certaine énergie que les statistiques commerciales ne sont pas par elles-mêmes concluantes pour établir une destination ennemie, et que de telles statistiques demandent un examen minutieux. D'autre part, le simple fait que des marchandises, quelle qu'en soit la nature ou la quantité, sont ostensiblement destinées à faire partie du stock commun d'un pays neutre, ne peut pas être considéré comme une preuve suffisante pour établir leur innocence ou pour justifier qu'il serait injustifiable et inquisitorial de soulever la question de leur destination ultérieure. Il est reconnu par tout le monde que de grandes quantités de marchandises ont depuis le début de la guerre passé chez nos ennemis par des ports neutres. Il a été indiqué dans la Note de sir E. Grey du 17 juillet (juin) 1915 (2), que ce serait du parti-pris de considérer que quelques-uns de ces ports ne servaient seulement que pour le commerce du pays neutre où ils sont situés. Ils ont été, en fait, les chemins principaux par lesquels les marchandises venant de toutes les parties du monde sont arrivées à l'ennemi. Dans le cas de marchandises consignées à ces ports, les papiers de bord ne donnent aucune indication sur leur destination dernière, et tous les stratagèmes que l'ingéniosité peut suggérer ou qui sont imaginés par des agents habiles et peu scrupuleux sont destinés à donner à une organisation soigneusement faite pour ravitailler l'ennemi l'apparence de transactions honnêtes avec un pays neutre. Le gouvernement de Sa Majesté ne peut croire que le désir du gouvernement des États-Unis soit qu'un commerce de cette nature puisse être toléré sans obstacle.

19. La question de savoir si des marchandises expédiées à un port neutre étaient destinées à devenir une partie de la masse de marchandises à prendre dans ce pays est

(1) V. ci-dessus, p. 108.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 49.

une question de fait. En dehors des conclusions fournies par les chiffres, il y a une grande part d'évidence pour penser que beaucoup des marchandises expédiées vers des ports neutres pendant la guerre n'étaient pas destinées à faire partie du stock commun du pays neutre, mais étaient marquées dès l'origine pour être réexportées à des pays ennemis. Si elles avaient été destinées à faire partie du stock commun, elles auraient dû servir à l'usage de ce pays. Cependant, dans les premiers jours où les Alliés firent des efforts pour arrêter tout le commerce avec l'ennemi, quand ils trouvèrent nécessaire de retenir certaines cargaisons de coton en route pour la Suède, il apparut clairement que, si les quais et les docks de Gothenbourg débordaient de coton, ces cargaisons n'étaient pas destinées à l'usage des filateurs de Suède.

20. Une confirmation du fait que beaucoup d'expéditions faites à des ports neutres n'ont jamais été destinées à faire partie du stock commun du pays neutre ressort également de certains contrats faits depuis qu'a été mis en vigueur le système suivi pour arrêter toutes les marchandises en route de ou pour un pays ennemi. Parmi ceux qui ont été découverts se trouve un contrat passé avec une maison de commerce allemande pour la vente d'une quantité non inférieure à 50.000 balles de coton linters à un prix presque double de celui que les linters avaient atteint dans les pays autres que l'Allemagne. Le tout a été embarqué pour des ports neutres. Plusieurs expéditions faites en vertu de ce contrat ont été retenues. Mais, dans tous les cas, les marchandises étaient expédiées avec des papiers et dans des conditions qui cachaient la destination ennemie. La Suède n'est pas en temps normal un pays qui importe beaucoup de coton linters, et certainement il ne serait pas raisonnable de prétendre que, parce que les papiers de bord n'indiquaient pas ce contrat de vente ou la destination ennemie, les expéditions de linters faites sous ce contrat dussent être considérées comme devant devenir une partie de la masse de marchandises destinées à être vendues en Suède.

21. Quelqu'exact que puisse être en théorie le principe que des marchandises destinées à être incorporées au stock commun d'une nation neutre ne doivent pas être traitées comme de la contrebande, il ne peut y avoir actuellement que peu d'applications de ce principe en ce qui concerne les importations dans les pays scandinaves. Les circonstances dans lesquelles ont été faites un grand nombre de ces expéditions rejettent toute possibilité d'expéditions réalisées *bona fide* pour les pays importateurs. Beaucoup d'entre elles sont faites à des personnes qui sont évidemment des représentants d'agents ennemis et qui n'avaient jamais figuré avant comme importateurs des articles. Des consignations de viande sont faites à des gabariers et à des ouvriers des docks. Plusieurs milliers de tonnes de ces marchandises ont été trouvées documentées pour un port neutre et adressées à des maisons de commerce qui n'y existaient pas. De fortes consignations de marchandises semblables ont été adressées à un boulanger, à un tenancier d'un petit hôtel privé ou à un fabricant d'instruments de musique. Peut-on prétendre que de telles importations doivent être considérées comme des expéditions *bona fide* destinées à faire partie du stock commun du pays ?

22. De même, plusieurs expéditions que les forces navales alliées sont maintenant obligées d'arrêter consistent en marchandises pour lesquelles en temps normal il n'y a pas la vente dans le pays importateur, et il a été déjà indiqué, dans une récente décision de la Cour des prises britannique, que la règle relative à l'incorporation au stock commun d'un pays neutre ne peut pas s'appliquer à de telles marchandises. La même ligne de conduite a été suivie dans plusieurs décisions de la Cour des prises des États-Unis pendant la guerre civile.

23. En présence de faits tels que ceux qui viennent d'être indiqués, le gouvernement des États-Unis, on peut le supposer, sera d'accord avec le gouvernement de Sa Majesté pour admettre qu'un belligérant ne saurait à l'époque actuelle consentir à être engagé par la règle que des marchandises ne peuvent être saisies que si elles sont accompagnées de papiers établissant leur destination vers un pays ennemi et que toutes les détentions de navires et de marchandises doivent être uniformément basées sur des preuves obtenues au moment de la saisie. Une telle théorie revient à dire que tout le commerce entre des ports neutres devrait être libre ; elle rendrait ainsi inefficace l'exercice de la puissance

maritime et détruirait la pression que la maîtrise de la mer permet aux Alliés d'imposer à leur ennemi.

24. Il est naturellement inévitable que l'exercice des droits du belligérant sur mer, alors même qu'ils seraient appliqués raisonnablement, gênera le commerce neutre. Et actuellement une forte pression est exercée sur le gouvernement des États-Unis pour l'adoption de la théorie technique qu'il ne devrait y avoir aucune entrave à ce que les marchandises circulent entre des ports neutres, ce qui rendrait inutiles les mesures que les Alliés ont prises pour arrêter le commerce par cette voie à destination ou en provenance de l'ennemi. Il n'est pas déplacé de rappeler ici la situation, quelque peu similaire, qui s'est produite aux États-Unis dans la guerre entre le Nord et le Sud. Tous ceux qui ont étudié le droit international et l'histoire militaire savent que le blocus des États du Sud fut le moyen de pression le plus important que possédèrent les États du Nord et qu'il fut sur le point d'être rendu inefficace par l'usage que firent des ports neutres les coureurs de blocus. Il est bien connu que le gouvernement des États-Unis prit des mesures immédiates afin d'enrayer un tel commerce, et que la Cour suprême des États-Unis étendit la doctrine du voyage continu de façon à englober tous les cas où il y avait une intention de briser le blocus de quelque manière que ce fût, directement ou indirectement.

25. La configuration de la côte européenne est telle qu'elle rend les ports neutres des plus convenables pour le passage du commerce allemand, et de même qu'il était essentiel pour les États-Unis dans la guerre civile d'empêcher leur blocus d'être rendu inefficace par l'usage des ports neutres, de même il est essentiel aujourd'hui pour les puissances alliées de voir que les mesures qu'elles prennent pour intercepter le commerce ennemi ne seront pas rendues illusoires par l'emploi de ports semblables. Les Instructions édictées par M. Seward durant la guerre civile montrent qu'il regardait la continuité du blocus contre les États du Sud comme absolument capitale. A plusieurs reprises, M. Seward envoya des Instructions aux représentants américains à l'étranger pour assurer les gouvernements étrangers que, bien qu'il se rendît parfaitement compte des graves inconvénients causés par la suppression du ravitaillement de l'Europe en coton, il ne pouvait cependant, comme secrétaire d'État américain, « sacrifier l'Union pour le coton ». Les représentants américains en Europe, dans leurs rapports qui ont été publiés, ont exprimé constamment l'opinion que, quoique pût être la politique du gouvernement, les peuples d'Europe ne voudraient jamais consentir à se trouver aux côtés de la puissance qui soutenait l'esclavage contre la puissance qui représentait la liberté. Leur opinion fut entièrement justifiée par le résultat. En fait, ni le gouvernement français ni le gouvernement anglais ne firent et ne décidèrent aucune démarche pour briser le blocus, malgré la pression terrible qu'ils eurent à supporter et la grande misère des ouvriers en coton dans ces pays. En effet, le Président Lincoln lui-même reconnut, dans un Message aux ouvriers de Manchester, le haut degré d'esprit de sacrifice dont ils avaient témoigné dans leur façon d'être vis-à-vis de l'Amérique. Le gouvernement de Sa Majesté, bien entendu, n'entend pas faire l'examen des suites qu'a eues ce conflit historique ; mais personne ne discutera le respect qui est dû à la détermination prise par les peuples français et anglais de ne pas se ranger du côté qu'ils pensaient être celui de l'esclavage et de consentir à une action qui aurait pu être fatale au principe démocratique du gouvernement, quelque grande qu'ait été la pression exercée par les intérêts commerciaux.

26. Le gouvernement de Sa Majesté tient à assurer le gouvernement des États-Unis qu'il fait tous ses efforts pour distinguer entre le commerce neutre exercé *bona fide* et le commerce neutre destiné réellement pour l'ennemi. Cette tâche est d'une difficulté exceptionnelle. Les statistiques montrent qu'une grande quantité d'importations destinées à l'ennemi doit avoir passé pendant la guerre par des pays neutres voisins de celui-ci. On peut, comme exemple, prendre les importations de lard en Suède durant l'année 1915. En cette année, l'importation totale du lard en Suède, venant de toutes sources, a été de 9.318 tonnes, dont pas moins de 9.029 venaient des États-Unis. Dans les trois années qui ont précédé la guerre, 1911-1913, la moyenne annuelle importée avait été, pour le même article, seulement de 888 tonnes, parmi lesquelles 638 venaient des États-Unis. Il

est difficile de croire que les besoins de la Suède en lard, même si on admet la tolérance pour certaines diversions possibles du commerce à raison de la guerre, aient pu soudainement avoir augmenté plus de dix fois en 1915. La conclusion irrésistible de tout cela est donc que la plus grande partie de ces importations doit avoir eu une destination autre et ennemie.

27. On reconnaît volontiers que les efforts faits pour intercepter le commerce ennemi passant à travers des pays neutres ne peuvent manquer de produire quelque gêne et quelque mécontentement. Aussi le gouvernement de Sa Majesté n'a-t-il pas ménagé ses peines pour tâcher de diminuer les inconvénients qui doivent inévitablement atteindre les commerçants neutres. Dans ce but, la politique à laquelle il recourt consiste à déterminer les besoins totaux du pays en cause et à arrêter les importations qu'il peut supposer ne pas former une partie du commerce normal de ce pays et qui, étant en excédent de ses besoins, sont en conséquence destinées à l'ennemi.

28. Le total net importé d'une marchandise déterminée pour un pays en temps normal donne une indication satisfaisante des besoins de ce pays, et en lui procurant cette marchandise dans une mesure généreuse, une concession convenable étant faite à raison du dérangement commercial inséparable de l'état de guerre, il n'est pas injuste, après dix-huit mois d'hostilités et à la lumière de l'expérience maintenant acquise, d'inviter la Cour des prises à considérer avec suspicion des consignations nouvelles d'un certain genre de marchandises dont l'importation a déjà excédé un chiffre étendu propre à satisfaire aux besoins du pays.

29. Il ne serait pas difficile d'arriver à ce sujet à un arrangement satisfaisant avec toutes les parties, car les statistiques officielles donnent des indications non seulement sur les quantités de marchandises déterminées qui sont demandées par les pays neutres, mais encore sur les sources par lesquelles celles-ci sont ordinairement obtenues. Des arrangements de cette nature rendraient de grands services en supprimant les frictions et les désaccords qui se produisent actuellement, de même qu'ils aideraient les classes commerciales dans les pays neutres à se faire une idée des limites dans lesquelles leurs opérations de commerce ne sont point de nature à rencontrer un obstacle.

30. L'adoption d'un pareil système, quoiqu'elle n'ait pas eu lieu sans difficultés, a été grandement facilitée par des arrangements passés avec les organisations qui contrôlent les importations dans les pays neutres, ainsi que par des arrangements avec quelques-unes des lignes de navigation, et avec chacune des personnes intéressées à l'importation de marchandises particulières de pays neutres. Le gouvernement de Sa Majesté a l'intention de profiter lui-même de toute occasion qui pourra se présenter pour déterminer une application plus étendue de cet équitable système.

31. On doit ajouter que le fait qu'un pays neutre voisin du territoire ennemi importe une quantité anormale de produits ou de marchandises, dont l'importation ordinaire était relativement faible, dont l'ennemi a un grand besoin et qui sont connus comme allant de ce pays neutre vers l'ennemi, constitue par lui-même un élément de preuve dont la Cour des prises est fondée à se servir, à moins qu'on n'y réplique par une preuve contraire. Une destination hostile étant une question de fait, la Cour prendra en considération toutes les circonstances susceptibles d'amener sa décision, et ici il ne semble y avoir en principe aucune raison de limiter les faits auxquels la Cour a le droit de faire attention dans un cas de ce genre.

32. La seconde section de la Note des États-Unis (paragraphes 16-24) traite de la validité des mesures contre le commerce ennemi qui ont été incorporées dans l'ordre en Conseil britannique du 11 mars 1915 et dans le décret français du 13 mars (1). Il y est soutenu que ces mesures sont sans valeur parce qu'elles ne s'accommodent pas avec les règles qui se sont développées graduellement dans le passé pour l'établissement d'un blocus de ports ennemis et que les articles 1-21 de la déclaration de Londres ont résumées sous une forme concrète.

33. Ces règles ne peuvent être appliquées dans leur complète étendue qu'à un

(1) V. ces textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347 et t. I, p. 130.

blocus au sens où l'a entendu la déclaration de Londres. Le gouvernement de Sa Majesté a déjà indiqué qu'un blocus limité au trafic direct avec des ports ennemis n'aurait eu dans le présent cas qu'un faible effet — si même il en aurait eu un — sur le commerce ennemi, l'Allemagne se trouvant géographiquement placée de telle manière que ses importations et ses exportations peuvent passer à travers des ports d'entrée neutres aussi facilement qu'à travers ses propres ports. Toutefois, le gouvernement de Sa Majesté et ses alliés se sont loyalement pliés à l'esprit de ces règles dans les mesures qu'ils ont prises pour intercepter les importations et les exportations allemandes. Une notification convenable a été donnée par les Alliés des mesures édictées par eux, et les marchandises embarquées ou ayant fait l'objet d'un contrat à ce sujet avant l'annonce de l'intention des Alliés d'arrêter par cette voie tout commerce à destination ou en provenance des pays ennemis ont été traitées avec une grande libéralité. Les buts qu'on se proposait d'atteindre par l'usage d'une déclaration et d'une notification de blocus ont donc été pleinement réalisés. Le bon effet de l'œuvre des flottes alliées, accomplie conformément aux ordres qui s'y réfèrent, est démontré par le petit nombre de navires qui ont pu échapper aux patrouilles des Alliés. Il est douteux qu'il y ait eu jamais un blocus où les navires ayant pu s'y soustraire aient été en si faible proportion par rapport à ceux qui ont été arrêtés.

34. Les mesures prises par les Alliés tendent à empêcher des marchandises de toute espèce de parvenir en Allemagne ou de quitter ce pays, et non pas seulement à empêcher des navires d'entrer dans des ports allemands ou d'en sortir. Le gouvernement de Sa Majesté ne croit donc pas que les règles indiquées dans la Note des États-Unis aient besoin d'être discutées en détail. La base et la justification des mesures que les Alliés ont édictées ont été indiquées tout au long dans la Note de sir E. Grey du 23 juillet (1), et il n'est pas nécessaire de répéter ici ce qui y a été dit. Il faut seulement ajouter que les règles applicables à un blocus de ports ennemis sont strictement suivies par les Alliés dans les cas où il est fait application d'un tel blocus : il en a été ainsi, par exemple, pour les blocus qui ont été déclarés des côtes turques de l'Asie-Mineure ou de la ligne des côtes de l'Est africain allemand (2).

35. Quelques explications nouvelles sont peut-être nécessaires au sujet de ce qui est dit au paragraphe 19 de la Note des États-Unis, à savoir que, les côtes allemandes étant ouvertes au commerce avec les pays scandinaves, les mesures des Alliés ne sont pas d'accord avec la règle qu'un blocus doit être effectif. Il n'est certainement pas douteux que le commerce de la Suède et de la Norvège se fait avec les ports allemands dans la Baltique de la même manière que se fait le commerce à destination et en provenance de l'Allemagne à travers les frontières terrestres d'Etats adjacents, mais ce fait ne saurait rendre moins légitimes les mesures que la France et la Grande-Bretagne ont prises contre le commerce allemand. Même si ces mesures étaient appréciées en se référant strictement aux règles applicables aux blocus, — principe qui d'après les Alliés n'est pas exact, — on doit rappeler que le passage du commerce vers une zone bloquée par une frontière de terre ou par une mer intérieure n'a jamais été regardé comme empêchant l'effectivité du blocus. Si on reconnaît le droit d'arrêter de cette manière le commerce à destination ou en provenance d'un pays belligérant, alors même qu'il pourrait pénétrer dans ce pays par un port neutre, il est difficile d'apercevoir pourquoi l'interposition de quelques milles de mer devrait entraîner une différence. Si la doctrine du voyage continu peut être régulièrement appliquée aux marchandises allant en Allemagne par Rotterdam, par quel motif peut-on soutenir qu'elle n'est pas également applicable aux marchandises qui ont une destination semblable en passant par certains ports suédois et à travers la Baltique ou même seulement par des eaux neutres ? Dans tous les cas, on doit rappeler que le nombre de navires atteignant une zone bloquée n'est pas la seule preuve quant au point de savoir si le blocus est établi d'une manière effective. La meilleure preuve de l'état parfait d'un blocus est celle qui résulte de ses résultats. C'est

(1) V. ce texte dans ce *Recueil*, t. II, p. 54.
(2) V. ce *Recueil*, t. I, p. 330 et 216.

là la preuve que M. Seward, en 1863, alors qu'il était secrétaire d'Etat, soutint devoir être appliquée au blocus des États confédérés. Ecrivant à M. Dayton, ministre des États-Unis à Paris, le 8 mars, il disait : « Mais la véritable preuve de l'efficacité du blocus doit être trouvée dans ses résultats. Le prix du coton à Manchester, à Rouen et à Lowell est quatre fois plus élevé qu'à la Nouvelle-Orléans. On peut juger par cela des résultats. Je suis convaincu qu'il n'y a jamais eu un blocus plus effectif ». Un langage identique fut tenu dans une dépêche adressée à M. Adams à Londres. La grande augmentation du prix en Allemagne de certains articles, les plus nécessaires à l'ennemi pour la poursuite de la guerre, doit être bien connue du gouvernement des États-Unis.

36. Une allusion est faite dans le même paragraphe à la circonstance que le coton a, depuis les mesures annoncées le 11 mars, été déclaré contrebande de guerre. Cette circonstance est indiquée par les États-Unis comme un aveu que le blocus était incapable d'empêcher les chargements de coton de parvenir aux territoires de l'ennemi. La raison pour laquelle le coton a été déclaré contrebande de guerre est bien simple. Les marchandises ayant une destination ennemie ne sont pas, d'après l'ordre en Conseil, sujettes à condamnation ; elles doivent être simplement rendues à leur propriétaire. Des preuves nombreuses établissent que c'est seulement à des fins militaires que le coton est employé en Allemagne. Tout le coton a été placé sous embargo, et son usage dans les usines textiles a été défendu, sauf dans des cas très particuliers ou sur une autorisation militaire. Dans ces conditions, il était juste et convenable que le coton destiné à l'ennemi fût sujet à condamnation et non pas uniquement empêché de passer : c'est pour cette raison qu'il a été déclaré contrebande. Le fait que le coton a été déclaré le 20 août contrebande de guerre n'a probablement eu aucune influence sur la quantité de cette marchandise qui a atteint le pays ennemi, car les approvisionnements d'outre-mer avaient été arrêtés en fait avant cette date. Le *Konfektionär*, journal allemand spécial à l'industrie textile, a précisément reconnu dans son numéro du 1er juillet que pas un gramme de coton n'avait pénétré en Allemagne dans les quatre semaines précédentes.

37. Avant de laisser la question de la validité des mesures prises par la France et la Grande-Bretagne contre le commerce ennemi, une allusion doit être faite au passage du paragraphe 33 de la Note des États-Unis, où il est déclaré que « les États-Unis ne peuvent souffrir l'atteinte portée aux droits des nations neutres par ces mesures *qui sont, de toute évidence, des mesures de représailles, et par conséquent illégales* ». Il est impossible au gouvernement de Sa Majesté d'admettre le principe que lesdites mesures sont illégales parce qu'elles ont un caractère de représailles. Il est exact que les mesures en question ont été occasionnées et nécessitées par la proclamation illégale et injustifiable du gouvernement allemand, en date du 4 février 1915, qui a érigé les eaux entourant la Grande-Bretagne, y compris la Manche, en une « zone de guerre » où les navires neutres ne peuvent pénétrer qu'à leurs risques et périls et risquent d'être détruits à vue. Cette proclamation a été accompagnée d'un Memorandum alléguant que la violation du droit international par la Grande-Bretagne justifie les mesures de représailles prises par le gouvernement allemand par suite de l'acquiescement donné par les neutres à l'action de l'Angleterre (1). La légitimité de l'emploi de mesures de représailles était ainsi admise par les Allemands, encore que le gouvernement de Sa Majesté et ses alliés contestent fortement les faits sur lesquels leurs arguments sont basés. Mais, bien que ces mesures puissent avoir été provoquées par la conduite illégale de l'ennemi, elles ne sont, dans la réalité, nullement en contradiction avec quelque principe général de droit international, d'humanité ou de civilisation ; elles sont fortifiées par des égards envers des pays neutres, et elles sont, en conséquence, juridiquement bonnes et valables.

38. La question plus abstraite de la légitimité de mesures de représailles adoptées par un belligérant contre son adversaire, mais affectant aussi les neutres, est une de celles que le gouvernement de Sa Majesté considère comme pouvant être soumises à discussion. C'est là un sujet d'une grande difficulté et d'une complexité considérable. Mais le gouvernement de Sa Majesté note avec surprise que le gouvernement des États-Unis paraît

(1) V. ces textes dans ce *Recueil*, t. II, p. 20 et 21.

considérer toutes mesures de représailles en cas de guerre comme illégales si elles doivent incidemment porter préjudice à des neutres. Un tel principe constitue une telle atteinte au droit, que le gouvernement de Sa Majesté ne peut concevoir qu'il ait pu se présenter à la conscience de l'homme. Pour prendre un exemple, qu'on suppose qu'un belligérant jette des mines sur les routes commerciales de façon à empêcher ou à détruire le commerce de son ennemi, — action qui est illicite et calculée pour nuire aux neutres aussi bien qu'à l'autre belligérant, — que fera ce belligérant ? Peut-on l'empêcher de faire face de quelque manière à cette attaque illégale de son ennemi ? Le gouvernement de Sa Majesté ne peut pas croire qu'il ne soit pas autorisé par voie de représailles à jeter des mines à son tour, quand même en ce faisant il gênerait les droits de nations neutres. Prenons une hypothèse encore plus extrême. Supposons qu'un neutre ne réussisse pas à empêcher un des belligérants de faire usage de son territoire pour un but guerrier, pourrait-on reprocher à l'autre belligérant d'agir de la même manière ? Il semble que la vérité est que chaque belligérant a le droit de demander qu'il lui soit permis de rencontrer son ennemi dans les termes d'une égale liberté d'action. Si un des belligérants est admis à faire une attaque contre l'autre sans avoir égard aux droits d'un neutre, son adversaire doit avoir le même droit de continuer la lutte et ne doit pas dans ce cas être limité par l'adoption de mesures exactement identiques à celles de son adversaire.

39. La troisième section de la Note des États-Unis traite de la question des moyens de réparation accordés aux citoyens des États-Unis pour quelque dommage ou perte qu'ils ont souffert comme conséquence d'un exercice injustifié des droits de belligérants des Alliés. La doctrine présentée dans les paragraphes de cette section semble être qu'il n'y a pas obligation, pour les individus neutres qui prétendent avoir subi un préjudice par le fait des opérations navales des belligérants, de s'adresser aux Cours de prises pour obtenir réparation, parce que les Cours de prises sont soumises à des règlements municipaux qui les lient, tandis que la véritable question que ces individus désirent discuter est la validité de ces règlements quand ils sont en contradiction avec les règles du droit international.

40. Ces arguments semblent être fondés sur une fausse interprétation de la situation et négligent tout ce qui a été dit dans la Note de sir Edward Grey du 23 juillet sur ce sujet (1). Un extrait tiré des décisions rendues par lord Stowell montre qu'en Grande-Bretagne la Cour des prises a le droit de prononcer une décision sur le point que la Note des États-Unis indique, c'est-à-dire sur le point de savoir si, lorsqu'un ordre ou une instruction aux forces navales rendu par le gouvernement de Sa Majesté est en contradiction avec les principes du droit international que la Cour est obligée d'appliquer en jugeant des cas entre les capteurs et les plaignants, cette Cour a le droit, au cas où elle est assurée que l'ordre n'est pas compatible avec ces principes, de refuser de l'appliquer. Les pouvoirs de la Cour des prises en Angleterre accordent donc toutes facilités à un citoyen des États-Unis, dont les marchandises ont été détenues et prises en conformité de l'ordre en Conseil du 11 mars, de porter son cas devant la Cour des prises, et là de prétendre que l'ordre aux termes duquel les autorités navales ont agi est dénué de valeur, que son exécution lui donne droit à une réparation et à un dédommagement.

41. Il est exact, dans certaines matières, que la Cour des prises est assujettie aux règlements municipaux de son propre pays. C'est le Souverain territorial qui a établi la Cour et qui dès lors détermine les matières qui sont soumises à sa loi. Le gouvernement de Sa Majesté a déjà indiqué que chaque pays détermine pour lui-même la procédure que sa Cour des prises doit adopter ; mais certainement d'après le système britannique — et le gouvernement de Sa Majesté a l'impression que, sur ce point, les États-Unis ont les mêmes règles — le droit essentiel que la Cour applique par exemple entre un capteur et un plaignant est constitué par les règles et les principes du droit international et non pas par la législation municipale du pays. Si on se réfère à l'affaire du *Recovery* (6 C. Rob. 341), on verra que lord Stowell a refusé de faire exécuter dans la Cour des prises contre un neutre les lois de navigation britanniques.

(1) V. ce texte dans ce *Recueil*, t. II, p. 54.

42. La Note de sir E. Grey du 23 juillet s'est proposé de rendre ce point évident au point d'avoir voulu « donner l'impression que le gouvernement de Sa Majesté ne fait pas fond sur ses forces ou son influence ». Le gouvernement de Sa Majesté désire insister sur le fait que le principe qu'aucun empiétement ne doit être fait sur la juridiction et la compétence de la Cour des prises est un de ceux qu'il considère comme vital.

43. En dehors des cas où une question peut s'élever en ce qui touche la validité d'ordres ou d'instructions sur lesquels une action navale est basée, des circonstances donnent lieu fréquemment à des réclamations pour dédommagement de la part d'individus qui estiment avoir souffert injustement par suite de l'exercice des droits *jure belli*, par exemple par suite du retard dans l'élargissement de leurs navires, etc. Le gouvernement de Sa Majesté tient à répéter ce qui a été dit dans la Note de sir E. Grey du 10 février (1), à savoir que les règles de la Cour des prises britannique donnent à la Cour un droit complet de juridiction à l'égard des réclamations pour dédommagement faites par un neutre en ce qui concerne l'arrêt d'un navire ou de marchandises par les forces navales.

44. Le gouvernement de Sa Majesté attache la plus grande importance au maintien de la règle que, lorsqu'un moyen efficace de réparation est ouvert aux particuliers devant les Cours d'un pays civilisé par lequel ils peuvent obtenir une satisfaction adéquate pour quelque atteinte portée à leurs droits, on doit recourir au moyen de réparation ainsi prévu avant d'user d'une action diplomatique. C'est la conduite que le gouvernement de Sa Majesté s'est lui-même toujours efforcé de suivre lors des guerres précédentes dans lesquelles la Grande-Bretagne était neutre, et il en a agi ainsi parce que le principe sur lequel elle est basée est le seul qui soit correct en théorie et opère avec justice et impartialité vis-à-vis des plus grandes comme des plus faibles nations. Le gouvernement de Sa Majesté se propose d'adhérer à ce principe maintenant qu'il est lui-même belligérant et que c'est contre lui que des réclamations sont portées.

45. Une enquête a été faite sur les quatre cas des navires *Magicienne*, *Don José*, *Labuan* et *Saxon*, mentionnés dans la Note des États-Unis (paragraphe 27) comme affaires dans lesquelles, pendant la guerre civile américaine, le gouvernement de Sa Majesté demanda, par la voie diplomatique, réparation des dommages soufferts par la capture et la détention de navires britanniques, capture et détention prétendues illégales. Dans deux de ces affaires, il est dit que les demandes de réparation ont été faites avant le moment où les Cours de prises américaines furent saisies de la question d'adjudication. Les résultats de l'enquête sont mentionnés dans un Appendice a la présente Note. Les cas ont été exposés avec quelque détail, parce qu'ils sont cités comme indiquant ce qui a été la pratique du gouvernement de Sa Majesté pendant la guerre civile américaine en ce qui concerne une réclamation par la voie diplomatique des dommages pour captures de navires britanniques soi-disant faites sans justification légale. Les cas en question établissent en fait l'exactitude de la proposition que soutient aujourd'hui le gouvernement de Sa Majesté, à savoir que, dans les cas où la Cour des prises a un pouvoir d'accorder une réparation, elle n'est pas dominée par la mise en œuvre de la voie diplomatique. Dans deux de ces affaires, le gouvernement des États-Unis lui-même a interrompu la procédure de la Cour des prises et a admis le droit à un dédommagement ; dans les autres, il a maintenu la juridiction de la Cour des prises et le gouvernement de Sa Majesté y a consenti.

46. Les déclarations contenues dans le paragraphe 31 de la Note des États-Unis font une revue soigneuse de la pratique actuellement suivie dans les Cours britanniques en ce qui concerne les navires et les cargaisons qui sont relâchés. Il a été constaté que, dans le cas de navires amenés pour examen et autorisés à continuer leur voyage sans déchargement d'une partie quelconque de leur cargaison, il n'est procédé au payement d'aucuns droits. Lorsqu'une portion de la cargaison est déchargée et passe sous la juridiction de la Cour des prises, les conditions de la relaxe sont naturellement soumises au contrôle de la Cour, et le gouvernement de Sa Majesté est donc difficilement en situation de donner une indication précise au sujet des dépenses et des frais qui peuvent avoir

(1) V. ce texte dans ce *Recueil*, t. II, p. 9.

été imposés. En général, toutefois, on conçoit que, dans les cas où les marchandises sont relâchées et où il apparaît qu'il n'y avait pas de motifs suffisants pour leur saisie, aucuns droits ou frais ne doivent être exigés du propriétaire. Exiger comme une condition de la relaxe qu'il soit fait des désistements du droit d'élever des réclamations pour dédommagement est à peine juste, mais on est disposé à admettre que de tels désistements devraient être imposés aux propriétaires des marchandises relâchées. Dans ces circonstances, le gouvernement de Sa Majesté s'abstiendra d'exiger à l'avenir de pareils actes, et il ne confirmera pas ceux qui auront déjà été faits.

47. A la Note des États-Unis sont joints de volumineux Appendices contenant des listes de divers navires de toutes nationalités dont les cargaisons ont été examinées par les forces navales des Alliés. Ces listes sont un puissant témoignage de la vigueur et de l'efficacité avec lesquelles les forces navales ont exécuté les mesures que les Alliés ont cru nécessaires de prendre contre le commerce de leurs ennemis. La conclusion la plus frappante qui résulte de ces listes est peut-être la rapidité avec laquelle les navires sont relâchés et la petite somme de pertes et d'inconvénients auxquels ils sont en général exposés.

48. En ce qui concerne les faits de chaque cas particulier, le gouvernement des États-Unis estimera sans aucun doute qu'il n'est pas nécessaire pour le gouvernement de Sa Majesté d'entamer une discussion ; quant aux listes, elles comprennent surtout les navires qui ont été en rapport avec les autorités britanniques ; il n'a été livré aucunes listes correspondantes pour les navires qui se sont trouvés en rapport avec les forces françaises ; un examen détaillé de ces cas ne serait d'ailleurs d'aucun secours pour l'explication des principes généraux qui ont été suivis et qui sont communs aux deux Alliés. En outre, toute discussion de ces cas dans la présente Note porterait préjudice aux chances des réclamants d'obtenir un dédommagement de la Cour des prises dans les hypothèses où ils considèrent qu'ils sont en droit de prétendre à une réparation.

49. Finalement, le gouvernement de Sa Majesté tient à assurer le gouvernement des États-Unis qu'il continuera à faire ses efforts pour que ce qu'il considère comme constituant ses droits de belligérant soit le moins possible à charge aux neutres. Quelques idées ont déjà, dans la présente Note, été indiquées à ce sujet qui, je le crois, auraient cet effet, et le gouvernement britannique est tout prêt à en envisager d'autres. Ainsi, il a été établi une Commission impartiale et influente pour examiner si des progrès ne pourraient pas être réalisés, afin de diminuer les retards causés aux navires neutres par l'application des méthodes actuelles. On a, d'autre part, suggéré qu'une grande commodité serait donnée au commerce si les affréteurs et les expéditeurs neutres pouvaient, avant de faire des arrangements concernant le voyage des navires et la finance de leurs consignations, savoir s'ils seraient maintenus par les patrouilles belligérantes. Un projet est en préparation qui doit permettre l'accomplissement de cet objet. D'autres idées d'une importance moindre pourraient peut-être encore être réalisées. Les gouvernements alliés sont prêts à considérer d'une manière favorable toute proposition devant améliorer la situation des neutres, à condition qu'il ne soit pas ainsi porté atteinte à l'efficacité des mesures maintenant en vigueur contre le commerce ennemi.

50. Le gouvernement de Sa Majesté pense que, pour écarter les difficultés existant actuellement, c'est à de tels adoucissements que les Alliés et les neutres intéressés devraient procéder plutôt qu'à de brusques changements soit dans la théorie, soit dans l'application d'une politique basée sur des principes reconnus de droit international soigneusement ajustés aux conditions nouvelles de la guerre moderne. En vérité, quelques-uns des changements qui ont été soutenus, s'ils étaient adoptés entièrement, auraient pour conséquence d'empêcher les Alliés de continuer avec efficacité leur entreprise, qui consiste à priver l'ennemi des ressources sur lesquelles il compte pour poursuivre les opérations à la fois sur terre et sur mer sans avoir égard aux exigences de l'humanité. Ainsi, la pratique de visiter exclusivement en haute mer, au lieu d'opérer dans un port, les navires raisonnablement suspects de transporter des marchandises à l'ennemi ou, encore, l'adoption du principe que les marchandises notoirement destinées à l'ennemi ne

peuvent pas être arrêtées si elles sont transportées par un navire neutre et adressées à un consignataire neutre, ne manqueraient pas de produire un pareil résultat.

51. Le gouvernement de Sa Majesté note avec une sincère satisfaction l'idée exprimée par les États-Unis dans les derniers passages de leur Note qu'ils entendent assumer la tâche de protéger l'intégralité des droits des nations neutres. Le premier acte de la présente guerre a été l'injuste invasion par l'ennemi d'un territoire neutre — celui de la Belgique — qu'on avait solennellement promis par traité de protéger, et l'occupation de ce territoire a été accompagnée d'actes abominables de cruauté et d'oppression en violation de toutes les règles reçues du droit de la guerre, d'atrocités dont le récit a été fait dans des documents rendus publics ; le mépris des droits des neutres a ensuite été étendu à la guerre navale par une destruction sans frein des navires de commerce en haute mer, sans qu'on prenne garde aux vies de ceux qui se trouvent à bord. Sur tous les théâtres de la guerre et à chaque phase de celle-ci a apparu la même méconnaissance révoltante des droits des personnes innocentes et des peuples neutres. Le gouvernement de Sa Majesté souhaiterait qu'une ligue des nations neutres constituée sous la direction des États-Unis exerçât une influence effective pour empêcher la violation des droits des neutres ; il ne peut croire que la Grande-Bretagne et ses alliés auraient beaucoup à redouter d'une ligue pour la protection de ces droits qui envisagerait avec impartialité et intelligence la conduite de cette guerre et l'apprécierait par une interprétation raisonnable des dispositions généralement admises du droit international et d'après les principes d'humanité qui ont reçu jusqu'ici l'approbation du monde civilisé.

Appendice.

Affaires des navires Magicienne, Don José, Labuan *et* Saxon.

1. Le navire *Magicienne* a été capturé le 27 janvier 1863 à environ 400 milles des îles du Cap-Vert au moment où il naviguait vers Matamoros. Il fut emmené à Key-West et relâché le 2 mars, l'attorney de district des États-Unis ayant déclaré qu'il ne voyait rien dans les dépositions, les factures et les autres papiers sur lesquels était basée une demande de condamnation, qui pût donner un fondement sérieux à la saisie. Le 3 avril, lord Lyons fut chargé de demander une réparation, et cela fut fait dans une Note à M. Seward en date du 22 avril. En réponse, M. Seward admit qu'une réparation devait être donnée. La forme de procédure suggérée par M. Seward fut adoptée, et finalement la réparation a été fixée à 8.645 dollars. Aucune idée ne fut émise que quelqu'autre mode de réparation était ouvert à la partie lésée et que le cas n'était pas de ceux où un dédommagement pouvait être demandé par la voie diplomatique. Au contraire, les États-Unis ont admis que la saisie était illégale et M. Seward lui-même a reconnu qu'une réparation devait être allouée.

2. Le *Don José* était une petite goélette anglaise de 35 tonnes, qui fut capturée le 2 juillet 1863 à la hauteur de Cuba alors qu'elle voyageait vers la Havane. Il fut relâché le 15 juillet parce que l'attorney de district, après examen des papiers de bord et des dépositions des témoins, se déclara incapable de trouver des motifs contre le navire. Le 2 janvier 1864, lord Lyons envoya une Note à M. Seward, indiquant que la capture paraissait n'être point justifiée et disant qu'il pensait que le gouvernement des États-Unis reconnaîtrait sans difficulté qu'une réparation était due. M. Seward, dans sa réponse, admit que l'affaire semblait être une affaire réglée. Le 18 mai, lord Lyons insista à nouveau pour une réparation et basa sa réclamation sur le fait que l'officier légal des États-Unis n'avait trouvé aucun motif pour porter l'affaire devant la Cour des prises et qu'il était à présumer que la Cour, si l'affaire avait été portée devant elle, aurait, pour remplir ses obligations, à adjuger des dépens et des dommages-intérêts. M. Seward promit de prendre la question en sérieuse considération. Il n'apparaît pas qu'il ait suggéré que le réclamant pouvait lui-même s'adresser à la Cour des prises pour une réparation ou qu'il ait appelé l'attention sur le point indiqué par lord Lyons que le défaut par les autorités des États-Unis d'avoir porté l'affaire devant la Cour des prises avait enlevé à la Cour l'occasion d'accorder une réparation.

3. L'affaire du *Labuan* a donné lieu à une volumineuse correspondance diplomatique. C'était un vapeur britannique qui fut saisi par le vapeur des États-Unis *Portsmouth* le 1er février 1862, alors qu'il était mouillé à la hauteur du Rio Grande dans les limites du port de Matamoros, et probablement aussi dans les eaux territoriales du Mexique. Il avait débarqué une cargaison de marchandises britanniques, et il avait pris un chargement de coton et d'autres articles. Des copies des rapports que lord Lyons avait reçus au sujet de cette affaire furent remises secrètement à M. Seward avec une suggestion que le gouvernement des États-Unis pourrait peut-être juger convenable de relâcher le navire et d'accorder une réparation sans soumettre ce navire à une procédure judiciaire. Dans une autre communication non officielle, M. Seward reconnut qu'un examen de l'instruction au Département naval ne l'avait pas convaincu que la capture était légale, mais il déclara préférer que rien ne fût fait avant qu'une décision judiciaire eût été prise. La correspondance officielle qui s'en suivit s'occupa principalement, dans sa première phase, du point soulevé par le gouvernement de Sa Majesté que, à moins que le gouvernement des États-Unis ne fût disposé à soutenir que la capture était justifiée et valide, il ne serait pas raisonnable d'exposer les parties intéressées aux retards et aux frais d'une procédure judiciaire. Le gouvernement des États-Unis insista toutefois pour que l'affaire fut déférée à la Cour des prises, et dans ces conditions le gouvernement de Sa Majesté ne put qu'y consentir. Le jugement fut rendu le 20 mai par la Cour de district de New-York : la relaxe immédiate du navire et de la cargaison fut ordonnée et la question des dommages-intérêts à la charge des capteurs fut réservée pour examen. La correspondance officielle subséquente s'est surtout occupée des retards dans le payement des dommages-intérêts fixés. Le 9 avril 1863, M. Seward écrivit à lord Lyons une Note dans laquelle, passant en revue toute la correspondance, il déclara qu'il « croyait volontiers que les réclamants avaient droit à des dommages-intérêts et à des dépens », mais qu'il considérait comme régulier et légal d'attendre que la Cour se fût prononcée à cet égard, la Cour devant faire une plus exacte justice que le gouvernement exécutif. Le temps qui se passa avant que la Cour des prises eut à s'occuper des dommages-intérêts à payer a certainement justifié les plaintes que fit lord Lyons, car la décision accordant 141.902 dollars ne fut pas rendue avant le mois de mars 1868, c'est-à-dire plus de six années après la capture, et la somme ne fut payée que lorsque se fut écoulée une autre période de deux années.

4. L'affaire du *Saxon* a donné lieu également à une correspondance diplomatique considérable. Mais je suis embarrassé de savoir quel motif elle peut fournir pour citer l'action du gouvernement de Sa Majesté dans cette affaire comme un précédent en vue de soutenir le droit d'un gouvernement d'ignorer la Cour des prises et de réclamer une réparation par la voie diplomatique. Le *Saxon* a été saisi le 29 octobre 1863 par le navire des États-Unis *Vanderbilt*, alors qu'il était à l'ancre à la hauteur de l'île Penguin sur la côte de l'Afrique du Sud. Quelque confusion se produisit au moment de la capture, et le second du *Saxon* fut tué d'un coup de feu tiré par un officier du *Vanderbilt*. Le navire a été envoyé à New-York, où il arriva le 22 décembre. Quelque doute paraît s'être élevé sur la raison pour laquelle le navire avait été capturé, et lord Lyons fut chargé par lord Russel au commencement de 1864 de demander au gouvernement des États-Unis soit d'ordonner la relaxe immédiate du *Saxon* avec une réparation spéciale pour les propriétaires, soit au moins d'indiquer le motif sur lequel la saisie et la détention étaient supposées être justifiées. Des moyens d'information vinrent postérieurement en la possession du gouvernement de Sa Majesté, et le 15 février lord Lyons fut instruit, sur avis des officiers légaux de la Couronne, que le gouvernement de Sa Majesté ne voyait aucune raison pour enlever l'affaire à la Cour des prises. Le 7 mars, le juge Betts, à la Cour de district de New-York, ordonna la restitution du navire et de la cargaison, libres de tous dépens, frais et dépenses, réservant pour un examen futur la question de la cause justificatrice de la saisie. Lord Lyons a été subséquemment informé que le gouvernement de Sa Majesté n'apercevait aucun motif de se plaindre de cette sentence Il comprenait que la question des dommages-intérêts était encore à discuter, mais il n'était

pas préparé pour dire que, si ceux-ci devaient être refusés, il serait, dans les circonstances particulières de la cause, dans la nécessité de faire une plainte officielle à cet égard. La seule suggestion que le gouvernement de Sa Majesté fit par la voie diplomatique quant au payement d'une réparation fut une demande tendant à ce que quelque secours fût donné à la veuve du second du *Saxon* qui avait été tué d'un coup de feu par un officier du *Vanderbilt*, mais cette demande fut repoussée avec rudesse.

780

Russie. — Ordonnance de Sa Majesté impériale concernant les conditions et les formalités de la confiscation des cargaisons ennemies naviguant sous les pavillons russe ou alliés, en date du 10 aout 1915.

Au Sénat gouvernemental,

Considérant qu'il est utile de fixer, conformément aux principes du droit qui régit la guerre maritime, les conditions et les formalités de la confiscation des cargaisons ennemies se trouvant sous les pavillons russe ou alliés, nous ordonnons, en modification et complément du décret impérial du 27 mars 1895 (1), de se conformer aux règles suivantes :

Article 1er. — Les cargaisons ennemies découvertes sur les navires russes ou alliés surpris par la guerre dans les ports ou dans les eaux russes ou qui s'y rendent pendant la guerre sont sujettes à confiscation, sur l'ordonnance du tribunal des prises le plus proche.

Art. 2. — Dans la mise à exécution des jugements concernant les cargaisons désignées à l'article 1er, les règles du décret sur les prises maritimes seront appliquées.

Art. 3. — Les cargaisons confisquées en vertu de l'article 1er sont la propriété de l'État. La valeur des cargaisons qui se trouvent sous le pavillon d'une puissance alliée, à l'exception des dépenses inévitables, peut, par disposition du ministre des affaires étrangères, d'accord avec les autres ministres compétents, être retournée au profit de cette puissance, sur la base de la réciprocité et des conventions existantes sur cet objet.

Art. 4. — Le commencement de l'effet des règlements énoncés dans les articles 1 et 3 est déterminé par l'époque de la déclaration de guerre avec la puissance aux sujets de laquelle appartiennent les cargaisons susceptibles de confiscation.

Le Sénat gouvernemental ne manquera pas de commettre à l'exécution des dispositions indiquées.

Pour authenticité signé de la main de Sa Majesté.

Nicolas.

Contresigné : *Le Président du Conseil des ministres, secrétaire d'État*, Goremykine.

(1) V. le texte de ce décret dans la *Revue générale de droit international public*, t. IV (1897), Documents, p. 5 et suiv.

781

Russie. — Adhésion de la Russie a la convention franco-britannique du 9 novembre 1914 relative aux prises, notifiée le 20 février/5 mars 1915 au gouvernement de la Grande-Bretagne par l'ambassadeur de Russie a Londres (1).

En adhérant au nom de mon gouvernement à la convention conclue entre la Grande-Bretagne et la France le 9 novembre 1914 (2), je crois devoir rappeler à l'attention de Votre Excellence que, d'après la législation russe en vigueur, la condamnation des cargaisons ennemies à bord des navires de commerce alliés entrés dans un port russe n'appartient pas à la juridiction des prises, mais doit être prononcée par les autorités administratives de l'Empire. C'est en ce sens que doit être, en conséquence, interprété en Russie l'article 2, alinéa 2, de la convention précitée.

Benckendorff.

782

Equateur. — Proclamation de neutralité durant la guerre européenne, en date du 17 aout 1914.

Leonidas Plaza G., Président constitutionnel de la République ;

Considérant : 1° qu'il existe actuellement un état de guerre entre l'Allemagne et l'Autriche d'une part, et la France, la Grande-Bretagne et la Russie, d'autre part, et que cette conflagration s'est étendue et peut à l'avenir s'étendre à d'autres nations ;

2° Que l'Équateur a toujours maintenu de bonnes relations d'amitié avec les nations belligérantes, et qu'il désire que cela continue ; et

3° Que c'est un devoir pour le gouvernement de prendre les moyens nécessaires à la sauvegarde des intérêts nationaux qui peuvent être affectés par la présente guerre ;

Décrète :

La République de l'Équateur observera la neutralité la plus stricte dans la guerre ci-dessus mentionnée, en se conformant elle-même à la convention de la Haye du 18 octobre 1907, qui a établi les droits et les devoirs des neutres, ainsi qu'aux principes généraux du droit international en ces matières.

Au Palais national, à Quito, le 17 août 1914.

Leonidas Plaza G.

Le ministre des affaires étrangères : R. H. Elizalde.

(1) Cette adhésion a été notifiée par la Grande-Bretagne à la France. V. ce *Recueil*, t. I, p. 134.
(2) V. ce *Recueil*, t. I, p. 112.

783

Equateur. — Décret relatif au départ des navires de commerce des ports équatoriens durant la guerre européenne, en date du 28 novembre 1914.

Nous, Leonidas Plaza G., Président constitutionnel de la République ;

Considérant qu'il est nécessaire de prendre toute mesure pouvant conduire à une stricte observation de la neutralité internationale proclamée par le décret du 17 août de la présente année (1), et en vertu de l'autorité que le droit international nous confère ;

Décrétons :

Aux règles de la convention de la Haye, auxquelles le gouvernement de l'Équateur a résolu de se conformer, sont ajoutées les suivantes :

1° Aucun navire marchand, quelle que soit sa nationalité, qu'il appartienne ou non à un pays belligérant, ne sera autorisé à quitter un port équatorien, à moins que les autorités du port n'aient auparavant obtenu du consul de la nationalité dont le navire dépend un certificat écrit indiquant le nouveau port où le navire doit s'arrêter ainsi que sa destination finale, et établissant que le voyage du navire a seulement un objet commercial ;

2° Lorsqu'un navire marchand a quitté ou se propose de quitter un port équatorien, et s'il a mis ou doit mettre un temps insolite à effectuer son voyage au port de sa destination, a suivi ou doit suivre une route qui n'est pas la route habituelle, n'a pas pris ou ne doit pas prendre la direction indiquée par le consul, ou enfin a changé ou doit changer son chargement avant de toucher au port, ce navire sera regardé comme suspect et, lors de sa nouvelle arrivée dans un port équatorien, il pourra être détenu par les autorités navales équatoriennes et sera exposé à être considéré comme une portion des forces belligérantes de la nation à laquelle il appartient et à être traité en conséquence.

Les ministres des affaires étrangères, de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Au Palais national, à Quito, le 28 novembre 1914.

Leonidas Plaza G.

Le ministre des affaires étrangères : R. H. Elizalde. — *Le ministre des finances chargé du Département de la guerre et de la marine* : Augustin Cabezas G.

784

Equateur. — Règlement sur les visites des navires de guerre étrangers dans les ports équatoriens, en date du 8 janvier 1917 (Ecuador, *Informe que el ministro de relaciones exteriores presenta à la nation*, 1917, p. 24).

Temps de paix.

Article 1er. — La dénomination de « navire de guerre » s'applique non seulement aux navires armés qui appartiennent à un État, mais aussi aux navires auxiliaires de toute classe.

(1) V. le texte qui précède.

Art. 2. — En temps de paix, les navires de guerre appartenant à des puissances étrangères pourront entrer librement dans les ports ouverts équatoriens et mouiller dans les eaux territoriales; il convient toutefois que soit faite par la voie diplomatique une notification de la visite projetée. Le nombre de navires de guerre arborant le même pavillon ne dépassera pas trois dans un même port.

Art. 3. — Aucun navire de guerre ne pourra demeurer plus de quinze jours dans les eaux territoriales et les ports équatoriens, à moins d'une autorisation spéciale du gouvernement. Les navires se rendront en mer dans les six heures, si les autorités territoriales l'exigent, quoique le délai de quinze jours ne se trouve pas encore expiré.

Si des circonstances spéciales le réclament, le gouvernement se réserve le droit de modifier les restrictions indiquées dans le présent article et dans le précédent.

Art. 4. — Les dispositions des articles 2 et 3 ne reçoivent pas application : 1° vis-à-vis des navires de guerre dont l'admission a été autorisée par la voie diplomatique, dans des conditions exceptionnelles ; 2° au regard des navires qui se sont vus dans l'obligation d'entrer dans un port par suite de péril, de mauvais temps ou d'autres causes imprévues, pendant leur durée ; 3° à l'égard des navires à bord desquels se trouvent des chefs d'État, des membres de dynasties régnantes ou des fonctionnaires diplomatiques en mission auprès du gouvernement équatorien.

Art. 5. — Il appartient au capitaine du port de désigner l'endroit du mouillage des navires de guerre étrangers et de changer cet endroit.

Art. 6. — Les navires de guerre étrangers qui entrent dans un port ou dans les eaux territoriales sont dans l'obligation de respecter les lois et règlements de police, de santé et de finances.

Ils devront aussi se conformer à tous les règlements du port relatifs aux navires de la marine de guerre nationale.

Art. 7. — Aux navires de guerre étrangers qui se tiennent dans les eaux équatoriennes, il est absolument défendu de faire des observations topographiques et hydrographiques, de faire des dessins ou des sondages et d'exécuter toute œuvre sous-marine avec ou sans plongeur ; ils ne pourront pas faire des exercices de débarquement, de tir et de torpilles.

Le nombre d'hommes qui peut aller en même temps à terre et les heures auxquelles les hommes pourront aller à terre et réintégrer leur bord seront fixés d'accord entre le capitaine du port et le commandant du navire.

Art. 8. — Une sentence de mort ne pourra pas être exécutée sur un navire de guerre étranger se trouvant dans les eaux territoriales et tant qu'il se trouvera dans ces eaux.

Art. 9. — Les membres de l'équipage ne pourront pas aller à terre armés. Seuls les officiers et les gradés pourront conserver les armes qui font partie de leur uniforme.

Art. 10. — En cas d'honneurs funèbres ou d'une autre solennité, on pourra accorder la permission de débarquer des forces armées ; cette permission sera donnée par la première autorité de la province dont le port dépend.

Art. 11. — Dans le cas où un navire de guerre étranger ne se conforme pas aux règles établies par le présent décret, l'autorité locale, navale ou militaire, appellera premièrement l'attention de l'officier chargé du commandement sur la violation commise et elle exigera formellement que les règlements soient observés. Si cela ne donne aucun résultat, il en sera référé au gouvernement pour qu'avec l'autorisation de celui-ci il soit notifié au navire d'avoir à sortir immédiatement du port et des eaux territoriales.

Art. 12. — Lorsqu'un ou plusieurs navires arrivent dans un port équatorien, un officier sera envoyé saluer le commandant de la force navale étrangère. L'officier informera ce commandant des prescriptions réglementaires qu'il doit observer et il lui demandera l'indication des noms du ou des navires présents, de ceux de leurs commandants, de leur armement, de leur port de départ, du temps qu'il se propose de demeurer dans le port et de l'état sanitaire du bord.

Navires de guerre belligérants.

Art. 13. — En ce qui concerne l'admission des navires de guerre de pays belligérants,

on observera les dispositions contenues dans la XIII[e] convention de la Haye, lesquelles sont déclarées incorporées dans le présent règlement.

Art. 14. — Etant donné le court délai pendant lequel les navires belligérants doivent demeurer dans un port, il n'est pas nécessaire de faire la notification prévue dans l'article 2 du présent règlement. Ce règlement reste en vigueur dans tout ce qui n'est pas contraire à la convention précitée.

Temps de guerre.

Art. 15. — On réserve le droit de limiter ou même de prohiber complètement l'admission de navires de guerre étrangers si l'Equateur se trouve en guerre ou est en péril de s'y trouver. Si ce cas se produit, l'admission et la présence de navires étrangers sont soumises aux règles qu'il sera jugé convenable d'édicter.

Les ministres des relations extérieures, de la guerre et de la marine sont chargés de l'exécution du présent décret.

Fait au Palais national, à Quito, le 8 janvier 1917.

(S.) A. Baquerizo M.

Le ministre des relations extérieures : (S.) Tobar y Borgono. — *Le ministre des finances, chargé du Département de la guerre et de la marine* : (S.) Carlos A. Borja.

785

Chine. — Ordre présidentiel sur l'observation de la neutralité durant la guerre européenne, en date du 6 aout 1914 (*Peking Gazette*, 7 août 1914).

Attendu que nous nous trouvons heureusement en paix avec tous Souverains, puissances et États ;

Attendu qu'un état de guerre existe malheureusement entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie, qui a mis en conflit plusieurs autres puissances européennes ;

Attendu que par la foi de traités d'amitié et de commerce nous sommes en termes d'amitié et de relations amicales avec chacune de ces puissances ;

Attendu que le susdit funeste état de guerre affectera sérieusement le commerce de l'Extrême-Orient ;

Attendu qu'un grand nombre de nos citoyens résident, font le commerce, ont des propriétés et des établissements et jouissent d'une protection ainsi que de divers droits et privilèges dans les possessions de chacune des susdites puissances ;

Et attendu que, désireux de maintenir la paix en Extrême-Orient et de conserver à nos citoyens les bienfaits de la paix, dont nous jouissons heureusement maintenant, nous avons fermement l'intention et la détermination d'observer une stricte et impartiale neutralité pendant la guerre existant entre les susdites puissances ;

Nous, Président, décidons de prescrire des règles pour la stricte observation de la neutralité pour tous nos citoyens, conformément aux lois et statuts existant et au droit des nations y relatif.

Les feld-maréchaux et les gouverneurs généraux de toutes les provinces reçoivent par le présent l'ordre d'avertir leurs subordonnés, avec diligence et fidélité, de suivre les préceptes posés par le droit international et de maintenir l'amitié avec toutes les puissances avec lesquelles nous sommes heureusement en paix.

Préceptes de neutralité.

1. Les belligérants ne sont pas autorisés à occuper une partie quelconque du territoire

ou des eaux territoriales de la Chine; ils ne peuvent y commettre un acte de guerre et s'en servir comme d'une base d'opérations contre leurs adversaires.

2. Des troupes d'un des belligérants, ainsi que leurs munitions de guerre ou leurs approvisionnements, ne sont pas admis à traverser le territoire ou les eaux territoriales de la Chine.

En cas de violation de cette prescription, les troupes devront être livrées aux autorités chinoises pour être désarmées et internées, et les munitions de guerre et approvisionnements devront être retenus en garde jusqu'à la fin de la guerre.

3. Si des vaisseaux de guerre ou des navires auxiliaires belligérants sont trouvés dans un port en dedans des eaux territoriales de la Chine où ils ne sont pas en droit de rester, la Chine peut leur ordonner de désarmer et en détenir les officiers de l'équipage jusqu'à la fin de la guerre.

4. Les troupes internées et les officiers et équipages détenus conformément aux articles 2 et 3 respectivement seront, s'il est nécessaire, fournis de vivres et de vêtements jusqu'à la fin de la guerre. Les dépenses en résultant seront supportées par les belligérants respectifs.

5. Les vaisseaux de guerre ou les navires auxiliaires belligérants, que les autorités locales ont autorisé à demeurer dans les eaux territoriales de la Chine, peuvent y rester pendant une période de temps qui n'excédera pas 24 heures. S'ils sont incapables de gagner la mer pendant cette période de temps soit à cause du mauvais temps, soit parce qu'ils n'ont pu achever la réparation de leurs avaries, soit parce qu'ils n'ont pas à bord une quantité suffisante de vivres, de provisions et de combustibles qui leur permettra d'atteindre le port le plus voisin de leur propre pays, ils devront s'en remettre aux commandants de la marine chinoise ou aux autorités locales qui examineront si une prolongation de délai doit être accordée. Ils devront partir aussitôt que les circonstances ayant motivé l'octroi du délai auront pris fin.

6. Sauf les cas de mauvais temps ou de réparation d'avaries, le nombre de vaisseaux de guerre ou de navires auxiliaires appartenant à un belligérant qui peuvent en même temps demeurer dans un des ports ou des rades de la Chine ne devra pas être supérieur à trois.

7. Quand des vaisseaux de guerre ou des navires auxiliaires appartenant à plusieurs belligérants se trouvent en même temps dans un des ports de la Chine, le vaisseau ou le navire arrivé le dernier ne pourra pas quitter le port avant 24 heures écoulés depuis le départ de celui qui y est arrivé le premier et avant d'avoir reçu un ordre d'un commandant de la marine chinoise ou des autorités locales.

8. Il est interdit aux vaisseaux de guerre et aux navires auxiliaires belligérants de se ravitailler dans les eaux territoriales de la Chine dans une mesure supérieure à celle du temps de paix ou d'augmenter leurs forces de combat.

9. Les vaisseaux de guerre et les navires auxiliaires belligérants ne peuvent pas faire de captures dans les eaux territoriales de la Chine et, à moins d'une absolue nécessité par suite de mauvais temps, de réparations d'avaries ou de recherche d'approvisionnements, ils ne peuvent pas conduire des prises dans un des ports de la Chine. Ils doivent partir aussitôt qu'ont pris fin les circonstances qui ont motivé leur entrée. Pendant leur séjour, il leur est défendu d'autoriser les prisonniers de guerre à aller à terre ou de vendre la prise et son contenu. Si des vaisseaux de guerre ou des navires auxiliaires belligérants ne se conforment pas aux dispositions ci-dessus, la Chine peut relaxer la prise et mettre en liberté les prisonniers de guerre, interner l'équipage de prise et confisquer le vaisseau ou le navire avec les marchandises.

Les prisonniers de guerre amenés sur le territoire de la Chine par des troupes belligérantes, comme ceux qui se sont sauvés en Chine, doivent être immédiatement mis en liberté. Les troupes qui ont amené des prisonniers de guerre sur le territoire chinois doivent être internées.

10. Les articles 3, 5, 6 et 8 ne sont pas applicables aux vaisseaux de guerre belligérants affectés exclusivement à des buts scientifiques, religieux ou philanthropiques.

11. Il n'est pas permis aux belligérants, dans les limites du territoire et des eaux

territoriales de la Chine, de former des corps de combattants, d'équiper des navires de combat, d'ouvrir des agences de recrutement, d'installer un tribunal de prises ou d'établir un blocus d'un port.

12. Les gardes attachées aux légations des différentes puissances à Péking et les troupes de ces puissances stationnées le long de la route entre Péking et Shanhaikuan restent soumises au protocole de paix du 25e jour du 7e mois de la 27e année de Kouang-Siu, c'est-à-dire du 7 septembre 1901. Elles ne sont pas autorisées à s'immiscer dans la présente guerre.

Les troupes étrangères stationnées dans d'autres parties de la Chine doivent agir de même.

Ceux qui ne se conformeront pas aux dispositions précédentes pourront être internés et désarmés par la Chine jusqu'à la fin de la guerre.

13. Il n'est pas permis aux belligérants de dépouiller les Chinois qui résident dans leurs possessions de leur argent ou de leur propriété ou de les forcer à s'enrôler dans leur service militaire. S'il est nécessaire, la Chine pourra envoyer des navires de guerre pour assurer la protection de ces Chinois ou pour les emmener hors du pays.

14. Le fait que la Chine use de divers moyens pour résister à une tentative d'un belligérant de violer ces préceptes de neutralité ne peut pas être considéré comme constituant un acte hostile.

15. Les citoyens chinois, dans le territoire et les eaux territoriales de la Chine, ne sont pas autorisés à s'enrôler dans le service militaire d'une puissance belligérante ou comme membres de l'équipage d'un de ses vaisseaux de guerre ou de ses navires auxiliaires. Il ne leur est pas permis de participer à la guerre.

16. Dans le territoire et les eaux territoriales de la Chine, aucune personne n'est autorisée à armer et équiper pour un belligérant ou à fournir des navires, des munitions et des approvisionnements militaires, comme des balles et des cartouches, de la poudre à canon, du salpêtre, des armes, etc., dans le but d'accomplir des actes de guerre ou de faire des captures. Il n'est pas permis de pourvoir de fonds un des belligérants.

17. Dans le territoire et les eaux territoriales de la Chine, il n'est permis à aucune personne de faire œuvre d'espionnage pour un des belligérants ou de préparer des dépêches concernant les opérations de guerre à son profit.

18. Il n'est permis à aucune personne, dans le territoire ou les eaux territoriales de la Chine, sans l'autorisation du commandant de l'armée ou de la flotte ou des autorités locales, de vendre du charbon, du combustible ou des vivres aux troupes ou à un vaisseau de guerre ou navire auxiliaire des belligérants.

19. Aucune personne ne peut, dans le territoire et les eaux territoriales de la Chine, sans la permission des autorités locales, réparer, charger ou décharger une prise au profit d'un belligérant, ni vendre, échanger, accepter en donation ou prendre en garde cette prise et toutes choses ayant fait l'objet d'une prise.

20. Les navires chinois et toutes personnes se trouvant à leur bord doivent observer les règlements en vigueur dans tout port effectivement bloqué par un des belligérants, et ils ne doivent ni charger de la contrebande de guerre, ni transmettre des dépêches militaires, ni transporter des marchandises pour un des belligérants, ni commettre quelque autre acte en violation des lois de la guerre.

21. Toute personne qui dans le territoire ou les eaux territoriales de la Chine a violé ces préceptes de neutralité sera, si elle est de nationalité chinoise, punie conformément aux lois et ordonnances ; les marchandises seront confisquées. Si elle est de nationalité étrangère, on agira vis-à-vis d'elle conformément aux traités et au droit des nations.

22. Les citoyens chinois qui violent les lois de la guerre et sont capturés par un belligérant seront déférés aux tribunaux de celui-ci conformément au droit international. Si la capture par le belligérant est illégale, ils seront indemnisés de tous torts et dommages.

23. Il n'est pas permis aux belligérants de retenir les armes ou la contrebande de guerre transportées par des navires chinois entre des ports chinois ou à destination ou en provenance de quelque pays neutre. Les marchandises de commerce ordinaire trans-

portées par des navires chinois et appartenant à un belligérant, aussi bien que toutes marchandises appartenant à la Chine et transportées dans un navire belligérant, sont autorisées à aller et venir sans empêchement et protestation.

Tous les belligérants doivent reconnaître les passeports et certificats délivrés par la Chine et leur donner effet.

24. Les cas non prévus dans les présents articles seront résolus par la Chine conformément à la convention concernant les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre et à la convention concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, conclues entre la Chine et les autres puissances à la Haye en 1907.

786

Guatémala. — Décret n° 718 portant déclaration de neutralité dans la guerre européenne, en date du 12 aout 1914 (*El Guatemalteco, official Gazette* du 13 août 1914).

Manuel Estrada Cabrera, Président constitutionnel de la République de Guatémala ;

Considérant qu'un état de guerre a été déclaré entre différentes nations européennes, avec lesquelles le Guatémala a de cordiales relations ;

Décrète, en conséquence, en réunion des ministres :

Article 1er. — La République est déclarée neutre dans le présent conflit européen.

Art. 2. — Les autorités et les habitants de la République se conformeront aux conventions concernant les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre et concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, signées à la Haye le 18 octobre 1907.

Que cela soit communiqué et publié.

Fait au Palais national de Guatémala le 12 août 1914.

Manuel Estrada C.

Les secrétaires d'État aux Départements du gouvernement et de la justice, de la guerre, de l'instruction publique, des finances, des œuvres publiques et des affaires étrangères : J. M. Reina Andrade, Luis Ovalle, J. Ed. Giron, Joaquin Torrès, *sous-secrétaire d'État*, Jose V. Mejia, *sous-secrétaire d'État*, et Luis Toledo Herrarte.

787

Guatémala. — Décret de neutralité du 1er septembre 1914, concernant la télégraphie sans fil (*El Guatemalteco, official Gazette* du 2 septembre 1914).

Palais du Pouvoir exécutif. — Guatémala, 1er septembre 1914.

Le gouvernement de la République ayant rendu un décret n° 718 du 12 août dernier (1),

(1) V. le texte qui précède.

par lequel la neutralité du Guatémala a été déclarée dans la présente guerre entre plusieurs nations européennes ; et considérant qu'il est devenu nécessaire de prendre des précautions indispensables pour rendre la neutralité effective en ce qui concerne les communications par télégraphie sans fil des navires de commerce des belligérants dans les eaux guatémaliennes ;

En conséquence, le Président constitutionnel de la République, afin d'exécuter la résolution ci-dessus mentionnée, décrète :

A compter de la présente date, tous les navires de commerce des nations belligérantes se trouvant dans les eaux territoriales du Guatémala ou y entrant devront enlever leurs installations de télégraphie sans fil pendant le temps qu'ils demeureront dans ces eaux. Les navires qui ne se conformeront pas à ces règles seront considérés comme des navires armés, et des ordres leur seront donnés d'avoir à quitter les eaux guatémaliennes conformément à la convention XIII de la Haye de 1907.

Que cela soit communiqué.

Estrada C.

Le secrétaire d'État au Département des affaires étrangères : Luis Toledo Herrarte.

788

Honduras. — Décret n° 38 portant déclaration de neutralité dans la guerre européenne, en date du 5 octobre 1914.

Francisco Bertrand, Président constitutionnel de la République de Honduras ;

Considérant qu'il a été notifié qu'un état de guerre a été déclaré entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Serbie, la France, la Grande-Bretagne et la Russie, nations européennes avec lesquelles le Honduras a des relations amicales, et que le gouvernement de cette République a été requis par la Grande-Bretagne d'avoir à observer les lois de la neutralité ;

Décrète, en conséquence, en Conseil des ministres :

Article 1er. — La neutralité du Honduras est déclarée dans le présent conflit européen.

Art. 2. — Les autorités nationales observeront et feront observer les principes et les règles concernant les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre et sur mer, établis par les conventions de la Haye du 18 octobre 1907.

Fait à Tegucigalpa, au Palais exécutif, le 5 octobre 1914.

F. Bertrand.

Les secrétaires d'État aux Départements des affaires étrangères, de l'intérieur et de la justice, des finances et du crédit public, de la guerre et de la marine, du commerce, des œuvres publiques et de l'agriculture : Mariano Vasquez, Froylan Turcios, Leopoldo Cordova, Francisco J. Mejia et Manuel S. Lopez.

789

Honduras. — Note du ministre des affaires étrangères sur l'observation de la neutralité dans la guerre européenne, en date du 3 décembre 1914.

Ministère des affaires étrangères. — Tegucigalpa, 3 décembre 1914.

A Son Excellence John Ewing, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des États-Unis d'Amérique.

Monsieur le ministre. — En réponse à la Note de Votre Excellence du 1er de ce mois dans laquelle vous demandez des informations concernant tous documents, décrets, proclamations, déclarations ou ordres qui peuvent avoir été rendus par ce gouvernement en rapport avec la guerre européenne, j'ai l'honneur de remettre à Votre Excellence une copie du décret exécutif du 5 octobre de cette année (1), par lequel la neutralité du Honduras a été déclarée dans la guerre européenne et par lequel les autorités nationales ont reçu l'ordre d'observer et de faire observer les principes et les règles sur les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre et sur mer, tels qu'ils ont été établis par les conventions de la Haye du 18 octobre 1907.

Pour la stricte observation de ce décret, les textes des articles de la convention de la Haye ont été envoyés au ministre de la guerre et de la marine, avec ordre de les transmettre aux autorités militaires des ports de la République.

Mon gouvernement, quoiqu'il n'ait pas signé les conventions de la Haye, estime qu'il n'y a pas là une raison pour n'en point adopter les règles qui appliquent les principes de neutralité tels qu'ils sont établis par le droit international.

Je profite de l'occasion pour envoyer à Votre Excellence les assurances de ma considération distinguée.

Mariano Vasquez.

790

Nicaragua. — Circulaire sur la neutralité dans la guerre européenne, du 5 décembre 1914.

Pour répondre à l'action des pays étrangers qui sont en termes amicaux avec la République et afin d'empêcher des difficultés en rendant plus efficace l'observation de la neutralité du Nicaragua dans le présent conflit européen, conformément aux Instructions du Président de la République et en son nom, je vous confirme les dispositions prises antérieurement à cet égard et en outre je vous informe que vous pouvez faire usage de la présente Note aussitôt qu'une occasion se présentera, dans les formules suivantes :

1° Tous navires de commerce des pays belligérants, qui se trouvent ou arrivent dans les ports de la République et qui possèdent des stations de télégraphie sans fil, devront tenir un pavillon hissé pendant qu'ils seront dans un port nicaraguyen.

2° Les navires de commerce n'appartenant pas à des pays en guerre, et qui ont des appareils de télégraphie sans fil, ne devront pas en faire usage avant leur départ des ports de la République.

(1) V. le texte qui précède.

3° Il est absolument interdit aux câbles sous-marins à San Juan del Sur et au bureau télégraphique de l'île de Bluefields de transmettre, directement ou indirectement, pour chacun des pays belligérants, des messages chiffrés, des messages avec une adresse ou une signature incomplète, des messages contenant des informations ou des renseignements militaires, ou des messages qui d'une manière quelconque compromettent la neutralité du Nicaragua ; les autorités administratives supérieures du port permettront la transmission de ces dépêches, qu'elles considéreront n'être pas sujettes aux règles de la censure.

4° Les navires marchands de toute nationalité qui arrivent dans des ports du Nicaragua dans des circonstances suspectes, ainsi que ceux qui ont fait de fausses déclarations sur leur destination en sortant d'un port de la République dans une précédente occasion, qu'on sait, par une Note officielle, avoir fourni en combustible ou en provisions des vaisseaux de guerre des belligérants, qui ont mis un temps excessif à pratiquer leur voyage, qui sont peints avec les couleurs particulières aux vaisseaux de guerre ou portent des signes distinctifs semblables, devront être internés dans leurs ports respectifs ; les autorités compétentes de ces ports informeront immédiatement l'Office des affaires étrangères de la nécessité de mesures ultérieures.

Veuillez m'accuser réception de cette dépêche et veiller à ce qu'elle reçoive effet.

Je suis votre dévoué serviteur.

CHAMORRO.

791

Salvador. — NOTE SUR L'OBSERVATION DE LA NEUTRALITÉ DANS LA GUERRE EUROPÉENNE, DU 4 DÉCEMBRE 1914 (*Libro Rosado de El Salvador*, octobre-décembre 1914, p. 77).

San Salvador, 4 décembre 1914.

A Son Excellence M. Boaz W. Long, ministre plénipotentiaire des États-Unis de l'Amérique du Nord.

Monsieur le ministre. — J'ai l'honneur d'accuser réception à Votre Excellence de l'aimable Note, datée du 1er de ce mois, dans laquelle, agissant sur les Instructions du Département d'État à Washington, vous me demandez de livrer à la légation dirigée dignement par Votre Excellence une collection complète de tous documents publics, décrets, proclamations, déclarations et ordres relatifs à la présente guerre européenne qui ont été rendus par le gouvernement de cette République.

En réponse, je fais connaître à Votre Excellence que mon gouvernement n'a fait aucune publication et n'a rendu aucun décret, proclamation ou déclaration concernant le conflit européen. Son action s'est bornée à donner des Instructions aux officiers maritimes de nos ports avec ordre de maintenir la plus grande vigilance au sujet de l'usage des stations de télégraphie sans fil par les vaisseaux belligérants venant dans leurs eaux.

En dehors de cela, mon gouvernement a simplement adressé à ses représentants diplomatiques accrédités auprès du Département d'État à Washington une Note du 16 novembre dernier, en réponse à une demande faite à ce gouvernement, par l'intermédiaire du Département, par le Comte von Bernstorff, ambassadeur d'Allemagne près le gouvernement de Votre Excellence, à l'effet de lui soumettre une copie de la proclamation de neutralité du Salvador dans le conflit européen. Dans cette Note en réponse, la chancellerie a indiqué ce qui suit à ses représentants diplomatiques à Washington, avec ordre de le porter à la connaissance de l'ambassadeur d'Allemagne et de toute autre légation des pays neutres ou belligérants qui ont pu demander des explications sur la même question :

« L'usage de proclamations de neutralité a été introduit alors que le droit international n'avait pas encore déterminé avec précision les principes relatifs aux droits et aux obligations qu'un état de guerre crée entre neutres et belligérants. Depuis lors, cet usage a été observé dans des cas où un neutre avait, avec les belligérants, un commerce vraiment actif ou des frontières communes, dans des cas où des approvisionnements belliqueux pouvaient être fournis, ou lorsqu'un neutre possédait une flotte commerciale susceptible d'être affectée dans ses communications avec les belligérants. Notre pays ne se trouve dans aucune de ces situations pendant la présente guerre. Et comme l'état de neutralité et les relations qu'il établit sont des conditions légales qui naissent de la guerre elle-même et des principes internationaux par lesquels il est réglé, le Salvador, par suite de son caractère de puissance neutre, est dans la stricte obligation d'observer ces principes de neutralité, principes que ce pays n'a pas cru nécessaire de promulguer sous forme de proclamation. Tous ces principes ont été amplement exposés dans les quatorze conventions diplomatiques signées à la seconde Conférence de la Haye en 1907 et dans la déclaration navale de Londres du 26 février 1909. En conséquence, la ligne de conduite du Salvador en tant que pays neutre se trouve clairement indiquée dans les traités mentionnés de la Haye et dans la déclaration de Londres. Pour cette raison, vous voudrez bien communiquer à Son Excellence l'ambassadeur d'Allemagne et à tout autre agent diplomatique qui vous a demandé des informations à ce sujet, que le gouvernement du Salvador a décidé de maintenir intacts les principes et les règles des traités sus-indiqués, conformément à son caractère de pays neutre, dans le présent conflit européen, quoiqu'il n'ait pas jugé nécessaire de faire une proclamation expresse à cet effet ».

Je saisis l'occasion d'envoyer à Votre Excellence l'expression de ma plus haute et distinguée considération.

FRANCISCO MARTINEZ S.

792

Siam. — DÉCLARATION DE NEUTRALITÉ DANS LA GUERRE EUROPÉENNE, DU 6 AOUT 1914

Sur l'ordre de Sa Majesté le Roi Maha Vajiravudh Para Mongkut Klao ;

Nous faisons connaître à tous ce qui suit :

Attendu que la convention III de la Haye du 18 octobre 1907, relative à l'ouverture des hostilités, dit dans son article 2 : « L'état de guerre devra être notifié sans retard aux puissances neutres et ne produira effet à leur égard qu'après réception d'une notification qui pourra être faite même par voie télégraphique. Toutefois, les puissances neutres ne pourraient invoquer l'absence de notification, s'il était établi d'une manière non douteuse qu'en fait elles connaissaient l'état de guerre » ; et

Attendu qu'un état de guerre existe actuellement en Autriche-Hongrie, en France, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Russie, en Serbie ; et

Attendu que nous sommes heureusement en paix et en termes d'amitié avec chacun de ces Souverains et chefs d'État ainsi qu'avec leurs sujets respectifs et les habitants de leurs possessions respectives ; et

Attendu que nous désirons que nos sujets continuent à jouir et soient assurés de continuer à jouir des bienfaits de la paix, et qu'à cette fin nous sommes décidés à mainteni une neutralité stricte et impartiale dans l'état de guerre ci-dessus mentionné ;

En conséquence, nous rendons la présente proclamation royale, par laquelle nous ordonnons et commandons à nos sujets d'observer une neutralité stricte et impartiale dans et pendant ladite guerre et d'observer les lois du Royaume, ses engagements conventionnels et le droit international.

Fait à notre Cour à Nagara Pathom le 6 août de l'année 2457 de Boudha, et dans la année de notre rè neg (6 août 1914).

793

République de Cuba. — PROCLAMATION DE NEUTRATITÉ DANS LA GUERRE EUROPÉENNE, EN DATE DU 5 AOUT 1914 (*Boletin oficial de la secretaria de Estado*, 1914, p. 361; *Gaceta oficial de la Republica* du 6 août 1914) (1).

Aux citoyens de Cuba. — Suivant l'information officielle reçue à l'Office du secrétaire d'État, il existe actuellement un état de guerre entre l'Autriche, la Serbie, l'Allemagne, la Belgique, la France et l'Angleterre. Et il a été communiqué aux nations belligérantes que le gouvernement de la République observera la plus stricte neutralité durant le conflit, en conformité avec les règles du droit international. Je fais connaître la décision du gouvernement de façon que tous les habitants du territoire de la République et tous les citoyens cubains puissent agir en accord avec ladite déclaration de neutralité.

Mariel, le 5 août 1914.

M. S. MENOCAL.

794

République de Cuba. — DÉCRET N° 783, SUR L'OBSERVATION DES DROITS DE LA NEUTRALITÉ DANS LA GUERRE EUROPÉENNE, EN DATE DU 10 AOUT 1914 (*Boletin oficial de la secretaria de Estado*, 1914, p. 361; *Gaceta oficial de la Republica* du 11 août 1914).

En conformité avec la proclamation, publiée par un ordre du 5 août de la présente année (2), annonçant qu'une stricte neutralité sera observée par le gouvernement de Cuba aussi bien que par les habitants et par les citoyens cubains résidant à l'étranger au regard des puissances belligérantes dans le présent conflit européen, j'ai résolu de publier les règles suivantes qui dérivent des principes du droit international et qui ont été consacrées par la pratique des nations et par divers traités de nombreux pays comme par d'autres conventions, à quelques-unes desquelles la République de Cuba a participé, afin qu'elles soient mises en évidence et puissent être dûment observées :

1° Aucun belligérant ne pourra établir dans le territoire de la République de Cuba une station de radiotélégraphie ou quelque autre appareil destiné à servir de moyens de communication avec les forces belligérantes, terrestres ou maritimes.

2° Il est interdit de former des corps de combattants ou d'ouvrir des offices d'enrôlement au profit d'un belligérant dans le territoire de la République de Cuba.

3° Il est interdit aux belligérants de faire usage des appareils de télégraphie sans fil qui appartiennent au gouvernement.

4° Aucun citoyen cubain résidant dans un pays belligérant ne pourra se prévaloir de sa neutralité s'il a commis des actes d'hostilité contre ou au profit d'un belligérant, et spécialement s'il est entré volontairement au service militaire en faveur d'une des parties en guerre.

(1) Des proclamations semblables ont été rendues à l'occasion des guerres entre la Russie et l'Autriche-Hongrie le 13 août 1914, entre la France et la Turquie le 9 novembre 1914, entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie le 25 mai 1915, entre l'Italie et l'Allemagne le 9 septembre 1916

(2) V. le texte qui précède.

5° Aucun acte hostile, y compris la capture et le droit de visite, ne pourra être exécuté par un navire de guerre belligérant dans les eaux juridictionnelles de Cuba.

6° Aucun belligérant ne sera admis à établir des tribunaux de prises sur le territoire de la République de Cuba ou sur des navires dans les eaux juridictionnelles de Cuba.

7° Dans la juridiction de la République de Cuba, on ne pourra armer ou équiper des navires quand on a des motifs raisonnables de croire que ceux-ci sont destinés à servir comme navires de guerre ou à être employés à des opérations hostiles contre une ou plusieurs des puissances qui sont en paix avec la République.

8° Les vaisseaux de guerre des belligérants ne peuvent pas rester dans les ports, rades et eaux juridictionnelles de la République de Cuba plus de 24 heures, à moins qu'ils n'y soient obligés en raison d'avaries ou de l'état de la mer ou parce qu'il est impossible qu'ils se procurent dans cet espace de temps la quantité de combustible nécessaire pour atteindre le port le plus voisin de leur propre nationalité. Toutefois, ils seront requis de partir aussitôt que la cause de l'octroi d'un délai pour leur départ aura cessé.

9° Les vaisseaux de guerre belligérants ne pourront réparer leurs avaries dans les ports ou rades de la République, sauf dans la mesure indispensable à la sécurité de la navigation et à condition de n'augmenter en aucune manière leur force militaire. Les autorités ou les fonctionnaires compétents de la République seront juges de la nécessité des réparations en cours, et lesdites réparations devront être achevées aussi rapidement que possible.

10° Les navires de guerre belligérants ne feront pas usage des ports, rades et eaux juridictionnelles de la République pour renouveler ou augmenter leurs provisions militaires ou leurs armements ou pour compléter leurs équipages. Toutefois, ils peuvent prendre à bord, dans les ports de la République, des provisions en telle quantité que cela serait normal et nécessaire en temps de paix. Ils ne sont pas, en outre, autorisés à prendre plus de combustible qu'il n'est indispensable pour atteindre le port le plus voisin de leur propre nationalité.

11° Des navires de guerre belligérants qui ont pris du combustible dans un port de la République ne seront pas admis à renouveler leur provision dans quelque port cubain avant l'expiration de trois mois.

12° Il ne sera pas permis d'amener des prises dans les ports de la République à moins que leur condition soit telle qu'elle ne permette pas la navigation à cause du mauvais état de la mer ou qu'il y ait défaut de combustible ou de provisions ; toutefois, elles seront toujours obligées de partir dès que la cause ayant motivé l'octroi du délai aura disparu. Faute d'un prompt départ, les officiers et l'équipage de la prise seront mis en liberté et l'équipage que le capitaine a mis à bord sera interné.

13° La prise qui aura été amenée dans un port de la République en dehors des conditions prévues au paragraphe précédent doit être mise en liberté.

14° Dans le cas où un navire de guerre belligérant ne quitterait pas un port de la République malgré la notification à lui faite par l'autorité cubaine compétente, le navire sera rendu incapable de prendre la mer jusqu'à la fin de la guerre, et le commandant de ce navire sera tenu de faciliter l'exécution des mesures prises à cet effet. Le navire ainsi mis hors d'état de naviguer sera interné et ses officiers et l'équipage seront détenus ; ceux-ci seront autorisés à vivre sur leur propre navire ou sur un autre navire ou à se loger à terre, un certain nombre d'hommes nécessaire pour l'entretien du navire interné devant toutefois rester sur le navire. Les officiers pourront demeurer à terre, pourvu qu'ils donnent leur parole qu'ils ne quitteront pas le territoire de la République cubaine sans autorisation.

Le présent décret commencera à produire ses effets du jour de sa publication dans la *Gazette* ; les secrétaires d'État, du gouvernement et des finances sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de son exécution.

Fait à Mariel, le 10 août 1914.

M. G. Menocal, *Présiden*,

Paul Desvernine, *secrétaire d'État.*

795

République de Cuba. — Circulaire au corps consulaire étranger relative aux appareils de télégraphie sans fil, en date du 24 septembre 1914 (*Boletin oficial de la secretaria de Estado*, 1914, p. 507).

La Havane, 24 septembre 1914.

Monsieur le consul. — Afin de donner due efficacité à l'ordre de l'honorable Président de la République en date du 10 août dernier (1), concernant la neutralité à observer sur le territoire cubain en conséquence du conflit européen, le gouvernement a décidé ce qui suit :

1. Tous navires de commerce de nations belligérantes portant des appareils de télégraphie sans fil, qui se trouvent dans les ports de la République ou qui y arrivent, devront tenir hissé un pavillon tant qu'ils resteront dans lesdits ports.

2. Des navires marchands, cubains ou étrangers, qui portent des appareils de télégraphie sans fil, n'en feront pas usage pendant leur séjour dans les ports de la République.

J'ai l'honneur de vous communiquer la résolution ci-dessus, que vous pouvez transmettre aux capitaines des navires marchands de votre nationalité, afin qu'elle puisse être strictement observée par eux.

Je vous prie de vouloir bien accuser réception de cette communication.

J'ai l'honneur, etc...

G. Patterson, *second secrétaire*.

796

République de Cuba. — Décret relatif a l'état de navires marchands armés, en date du 3 mars 1916 (*Boletin oficial de la secretaria de Estado*, 1916, p. 501).

Ce décret est la reproduction de la circulaire publiée par les États-Unis d'Amérique le 19 septembre 1914, insérée dans ce *Recueil*, t. I, p. 267.

797

Brésil. — Règles générales de neutralité dans la guerre européenne, en date du 4 aout 1914.

Article 1er. — Les nationaux et les étrangers résidant dans les États-Unis du Brésil doivent s'abstenir de toute assistance donnée aux belligérants et de tout acte pouvant être considéré comme hostile à un des pays en guerre.

(1) V. le texte qui précède.

Art. 2. — Il n'est pas permis aux belligérants de favoriser au Brésil l'enrôlement de leurs nationaux, de citoyens brésiliens ou de sujets d'autres pays, pour servir dans leurs forces de terre ou de mer.

Art. 3. — Le gouvernement du Brésil ne peut consentir à ce que des corsaires (*privateers*) soient armés et équipés dans les ports de la République.

Art. 4. — L'exportation d'armes et de munitions de guerre du Brésil vers quelque port des pays belligérants, sous pavillon brésilien ou sous celui d'un autre pays, est absolument interdite.

Art. 5. — Les États de l'Union et leurs agents ne sont pas autorisés à procéder ou à participer à l'exportation de toute espèce de matériel de guerre pour quelqu'un des belligérants, séparément ou collectivement.

Art. 6. — Il n'est pas permis à un belligérant d'avoir une base navale d'opérations contre l'ennemi sur un point du littoral du Brésil ou dans ses eaux territoriales ; il ne lui est pas permis non plus d'avoir dans lesdites eaux des stations de télégraphie sans fil pour communiquer avec les forces belligérantes sur le théâtre de la guerre.

Art. 7. — Dans le cas où les opérations militaires ou les ports de mer d'un des belligérants sont situés à moins de douze jours des États-Unis du Brésil, le voyage étant calculé à raison de 23 milles par heure, aucun navire de guerre de l'autre belligérant ou des autres belligérants ne sera admis à séjourner dans des ports, havres ou rades du Brésil pendant plus de 24 heures, sauf dans le cas de relâche des navires pour nécessités urgentes.

Les cas de nécessité urgente justifiant le séjour d'un navire de guerre ou d'un corsaire (*privateer*) dans un port au delà de 24 heures existent :

1. Si les réparations nécessaires pour rendre le navire en bon état de navigation ne peuvent pas être faites dans ce délai ;

2. S'il y a un sérieux danger causé par le mauvais temps ;

3. Si le navire est menacé par quelque vaisseau ennemi croisant à la hauteur du port de refuge.

Ces trois circonstances seront prises en considération par le gouvernement pour accorder un délai au navire réfugié.

Art. 8. — Si la distance entre le port, le havre ou la rade de refuge brésilien et le point le plus proche du littoral de l'ennemi est supérieure à un voyage de douze jours, la durée du séjour du navire ou des navires de guerre dans les eaux brésiliennes sera laissée à la détermination du gouvernement, lequel agira suivant les circonstances.

Art. 9. — Sans qu'il y ait à avoir égard à la distance entre les ports brésiliens et le principal lieu des opérations militaires ou entre les ports brésiliens et ceux d'un des pays belligérants, des corsaires (*privateers*) ne pourront pas séjourner dans les ports, havres ou eaux territoriales du Brésil plus de 24 heures, sauf dans les trois cas mentionnés à l'article 7.

Art. 10. — Les règles établies par les articles 7 et 8 en ce qui touche la limitation du séjour des navires dans les ports, havres et eaux territoriales du Brésil ne sont pas applicables aux navires de guerre affectés à des missions scientifiques, religieuses ou philanthropiques, ainsi qu'aux navires-hôpitaux.

Art. 11. — Tout acte de guerre, y compris la capture et l'exercice du droit de visite, par un navire de guerre belligérant dans les eaux territoriales du Brésil, constitue une violation de la neutralité et une offense à la souveraineté de la République.

En dehors d'une due réparation, le gouvernement de la République demandera la relâche par le ou les gouvernements belligérants des navires capturés, avec leurs officiers et l'équipage, si les vaisseaux capturés sont déjà au delà des eaux juridictionnelles du Brésil, et une répression immédiate de l'abus commis.

Art. 12. — La guerre une fois déclarée, le gouvernement fédéral doit empêcher, par tous les moyens, l'équipement et l'armement de tout navire qui peut être soupçonné de vouloir faire la course ou d'être autrement engagé dans les hostilités contre un des belligérants. Le gouvernement aura également soin d'empêcher la sortie hors du territoire

brésilien de tout vaisseau s'y trouvant approprié pour servir comme navire de guerre dans des opérations hostiles.

Art. 13. — Les navires de guerre belligérants ne peuvent réparer leurs avaries dans les ports et havres du Brésil que dans la mesure indispensable à la sécurité de leur navigation, sans accroître d'une manière quelconque leur force militaire.

Les autorités navales brésiliennes constateront la nature et la mesure des réparations, lesquelles devront être exécutées le plus rapidement possible.

Art. 14. — Les susdits navires peuvent faire des approvisionnements dans les ports et havres brésiliens :

1. Pour compléter leur stock normal de provisions de vivres du temps de paix ;

2. Pour prendre le combustible nécessaire pour gagner le port le plus proche de leur pays ou pour compléter le plein de leurs soutes proprement dites.

Art. 15. — Les navires de guerre belligérants qui ont pris du combustible dans un port brésilien ne peuvent renouveler leur approvisionnement dans le même port ou dans un autre port brésilien avant que trois mois se soient écoulés depuis leur dernier approvisionnement.

Art. 16. — Les navires belligérants ne peuvent pas augmenter leur armement, leur équipement militaire ou leurs équipages dans les ports, havres ou eaux territoriales du Brésil. Ils peuvent demander les services des pilotes nationaux.

Art. 17. — La neutralité du Brésil n'est pas affectée par le simple passage à travers ses eaux territoriales de navires de guerre belligérants et de leurs prises.

Art. 18. — Si des navires de guerre de deux belligérants se trouvent simultanément dans un port ou havre brésilien, un intervalle de 24 heures doit s'écouler entre le départ du navire de l'un d'eux et celui du navire de l'autre, si tous deux sont des navires à vapeur. Si le premier navire à sortir est un navire à voiles et si le navire ennemi qui vient ensuite est un bâtiment à vapeur, une avance de trois jours doit être donnée au premier navire belligérant. Le délai de départ des navires doit être compté à partir de leurs arrivées respectives, sauf dans les cas où une prolongation de séjour peut être accordée. Un navire de guerre belligérant ne peut quitter un port brésilien avant le départ du navire de commerce portant pavillon ennemi ; il doit observer les dispositions précédentes concernant les intervalles de départ entre vapeurs et navires à voiles.

Art. 19. — Si un navire de guerre belligérant ayant reçu de l'autorité locale compétente un avis convenable n'a pas quitté le port brésilien où son séjour se trouvait illégitime, le gouvernement fédéral prendra les mesures nécessaires pour empêcher son départ durant la guerre.

a) L'officier commandant un navire de guerre arborant le pavillon d'un État qui a ratifié la XIIIe convention de la Haye du 18 octobre 1907 ou a adhéré plus tard à cette convention, est dans l'obligation de faciliter l'exécution de ces mesures.

b) Si le commandant d'un navire belligérant refuse de consentir à l'avis reçu, pour quelque motif non applicable, ou pour défaut d'adhésion à telle ou telle clause de ladite convention de la Haye, le gouvernement fédéral prescrira aux autorités navales et militaires de la République d'user de la force pour empêcher la violation de la neutralité brésilienne.

c) Lorsqu'un navire belligérant est détenu au Brésil, ses officiers et son équipage seront détenus avec lui.

d) Les officiers et les hommes détenus peuvent avoir leur logement sur un autre navire ou dans quelque endroit à terre, sous les conditions restrictives qui seront jugées convenables, en conservant à bord du navire de guerre les hommes nécessaires au bon état de celui-ci. Les officiers peuvent être laissés en liberté, moyennant un engagement écrit, sous leur parole d'honneur, de ne pas quitter l'endroit à eux assigné dans le territoire brésilien sans une autorisation du ministre de la marine.

Art. 20. — Les prises faites par un belligérant ne peuvent être amenées dans un port brésilien que pour cause d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provisions, et aussi sous les conditions prévues ci-dessous à l'article 21.

La prise doit partir aussitôt que la cause ou les causes qui en ont justifié l'entrée auront cessé. A défaut de ce départ, l'autorité brésilienne notifiera au commandant de la prise de partir immédiatement et, s'il n'obéit pas, elle prendra les mesures nécessaires pour relâcher la prise avec ses officiers et son équipage et interner l'équipage de prise mis à bord par le capteur.

Toute prise entrée dans un port ou un havre brésilien, en dehors des quatre conditions susdites, doit être de même relâchée.

Art. 21. — Des prises peuvent être admises, escortées ou non, dans un port brésilien, orsqu'elles y sont amenées pour être placées sous séquestre en attendant la décision du tribunal des prises compétent. La prise peut être envoyée par l'autorité locale dans quelque autre port brésilien. Si la prise est escortée par un navire de guerre, les officiers et l'équipage de prise mis à bord par le capteur peuvent passer sur le navire de guerre. Si la prise voyage seule, l'équipage de prise mis à bord par le capteur est laissé en liberté.

Art. 22. — Les navires de guerre belligérants qui sont poursuivis par l'ennemi et qui, évitant une attaque, cherchent un refuge dans un port brésilien, doivent être détenus dans ce port et y être désarmés. Mais ils sont autorisés à s'en aller si leurs officiers commandants prennent l'engagement de ne pas s'engager eux-mêmes dans des opérations de guerre.

Art. 23. — Aucune prise ne doit être vendue au Brésil avant que la validité de la capture ait été reconnue par le tribunal compétent dans le pays du capteur. Il n'est pas non plus permis au capteur de disposer au Brésil des marchandises en sa possession comme un résultat de la capture.

Art. 24. — Des officiers commandant des forces navales ou des vaisseaux de guerre se trouvant dans des ports brésiliens pour réparations ou approvisionnements, on doit exiger une déclaration écrite qu'ils ne captureront pas des navires de commerce portant pavillon de leur adversaire, même en dehors des eaux territoriales du Brésil, s'ils les rencontrent entre 30 degrés long. Ouest de Greenwich, le parallèle de 4 degrés, 30 minutes Nord et le parallèle de 30 degrés Sud, quand ces navires de commerce ont pris ou ont conduit une cargaison dans des ports brésiliens.

Art. 25. — Des belligérants ne peuvent pas recevoir dans des ports brésiliens des marchandises qui leur sont envoyées directement dans des navires d'une nation quelconque, car cela signifierait que les navires de guerre des belligérants peuvent entrer dans un port non pas en cas de nécessité urgente, mais avec l'intention de croiser dans ces eaux. Tolérer un tel abus équivaudrait à permettre aux ports brésiliens d'être utilisés comme base d'opérations militaires.

Art. 26. — Des navires de guerre belligérants admis dans les ports et havres du Brésil demeureront, aux endroits à eux assignés par les autorités locales, parfaitement tranquilles et en paix avec les autres navires, même avec les navires de guerre des autres belligérants.

Art. 27. — Les autorités brésiliennes militaires, navales, fiscales et de police prendront le plus grand soin pour empêcher la violation des susdites mesures dans les eaux territoriales de la République.

Département d'État pour les relations extérieures. Rio de Janeiro, 4 août 1914.

FREDERICO ALFONSO DE CARVALHO.

798

Brésil. — Décret n° 11.141 du 9 septembre 1914, complétant les règles de neutralité approuvées par décret n° 11.037 du 4 aout 1914 et abrogeant la dernière partie de l'article 22 du même décret.

Le Président de la République des États-Unis du Brésil a décidé d'incorporer dans le décret n° 11.037 du 4 août dernier (1) les règles suivantes :

Article 1er. — Aucun navire marchand n'est autorisé à quitter un port brésilien sans une déclaration préalable de l'agent consulaire de son pays, indiquant les ports d'escale et de destination dudit navire, avec une assurance qu'il est employé seulement à des affaires commerciales.

Art. 2. — Lorsqu'il est reconnu, par suite de la longue durée de son voyage ou de la route de sa navigation, qu'un navire sorti d'un port brésilien est allé à d'autres ports que ceux indiqués dans son rapport, ce navire, s'il retourne au Brésil, sera détenu par les autorités navales brésiliennes et considéré comme appartenant à la flotte de guerre de son pays ; comme tel, il sera soumis aux dispositions de l'article 19 du décret n° 11.037 du 4 août 1914.

Art. 3. — Est abrogée la dernière clause de l'article 22 des règles approuvées par décret n° 11.037 du 4 août 1914.

Rio de Janeiro, 9 septembre 1914.

Hermes da Fonseca.
Lauro Muller.

799

Brésil. — Dépêche circulaire envoyée par le ministre des affaires étrangères aux ambassades et légations du Brésil au sujet des associations commerciales, en date du 22 février 1915.

22 février 1915.

Conformément à notre droit, qui suit à cet égard les principes de droit commercial communs à toutes les nations civilisées, les associations commerciales établies et faisant des opérations dans le pays, et qui sont enregistrées dans les livres de commerce brésiliens, sont considérées comme brésiliennes sans égard à la nationalité de leurs membres individuels. Quoique cela puisse entraîner comme conséquence une différence entre la personnalité juridique de ces sociétés et celle de leurs membres, le gouvernement brésilien ne donnera pas son appui aux réclamations élevées par des sociétés commerciales composées de membres étrangers contre des actes d'un des pays belligérants, à moins que, ayant dûment examiné les faits et considéré soigneusement les circonstances, il ne soit convaincu, non seulement que la réclamation est absolument bien fondée, mais aussi qu'elle est exempte de tout objet politique. Le but du gouvernement du Brésil est de veiller, par cette décision, à ce qu'un principe juridique, vrai et utile en temps de paix,

(1) V. le texte qui précède.

ne puisse pas être détourné de son objet moral de tutelle et d'organisation pour couvri des actes incompatibles avec la neutralité que le Brésil a si rigoureusement maintenue.

LAURO MULLER.

800

Danemark. — RÈGLES QUI DOIVENT ÊTRE SUIVIES PENDANT LA GUERRE ENTRE DES PUISSANCES ÉTRANGÈRES POUR LA PROTECTION DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE DANOIS, EN DATE DU 6 AOUT 1914 (*Lovtadende fort kongeriget Danemark,* 1914, p. 685) (1).

Nous Christian X, par la grâce de Dieu, Roi de Danemark, etc., faisons connaître qu'afin de protéger la navigation et le commerce danois pendant une guerre entre puissances étrangères, il nous a plu d'ordonner ce qui suit :

1. Dans le cas où un navire marchand danois en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un des pays belligérants est arrêté par un navire armé appartenant à un des États en guerre, il doit, sans qu'on puisse soulever une objection quelconque, sur la demande du commandant, montrer ses papiers, c'est-à-dire indiquer sa nationalité et son autorisation d'enregistrement (ou à défaut une autorisation de nationalité intérimaire accordée par un consul danois), la liste de l'équipage, les papiers de douane et les lettres de chargement.

Ni avant ni pendant la visite, il n'est légitime de dissimuler, de jeter par dessus bord ou de détruire des papiers concernant le navire ou le chargement. Aucun navire danois n'est autorisé à avoir des papiers de bord en double ou à arborer un pavillon présentant d'autres couleurs que celles du Danemark.

Les navires qui, pendant la guerre ou dans les derniers six mois avant le commencement de la guerre, ont porté les couleurs d'un des États belligérants ne peuvent pas obtenir des licences de nationalité danoise intérimaire sans une permission spéciale du ministre des affaires étrangères.

2. Un navire danois, pendant un séjour dans un port étranger, ne doit pas être contraint d'enrôler un équipage étranger ; la préférence doit être donnée aux sujets d'États neutres. Tout changement dans l'équipage et la raison de ce changement doivent être enregistrés dans la liste d'équipage de la manière prescrite, et la liste sera alors présentée au consul danois pour son attestation. S'il n'y a pas de consul danois, l'attestation de l'enrôlement doit être obtenue des autorités compétentes, notaire public ou toute autre personne qui, suivant les règles en vigueur dans l'endroit, possède une authenticité officielle.

3. Il est interdit au commandant d'un navire de faire voile pour tout port qui se trouve bloqué par un des États belligérants. Il doit, autant que possible, s'assurer si le port, vers lequel il se propose de faire voile, est libre. Si, au moment d'entrer dans un port dont le blocus lui était inconnu, il est arrêté par un navire portant l'insigne (pavillon naval) de l'État belligérant intéressé et si le commandant de ce navire lui fait connaître que le port est bloqué, il doit immédiatement quitter le territoire sans chercher surtout à entrer dans le port.

Par port bloqué on doit entendre un port qui est bloqué effectivement c'est-à-dire par une force actuellement suffisante à empêcher l'entrée du littoral bloqué.

4. On doit considérer comme contrebande absolue, qui peut être confisquée par un des

(1) Une ordonnance royale concernant la neutralité du Danemark en cas de guerre entre des puissances étrangères a été rendue le 20 décembre 1912. V. le texte de cette ordonnance dans la *Revue générale de droit international public*, t. XX (1913), Documents, p. 1.

États belligérants lorsque les marchandises sont directement ou indirectement destinées au territoire d'un autre État belligérant, à un territoire occupé par celui-ci, ou à ses forces militaires ou navales :

1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse, ainsi que leurs pièces détachées ;

2° Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature, ainsi que leurs piéces détachées ;

3° Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre ;

4° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne, et leurs pièce détachées ;

5° Les effets d'habillement et d'équipement militaire ;

6° Les harnachements militaires de toute nature ;

7° Les animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre ;

8° Le matériel de campement et les parties détachées ;

9° Les plaques de blindage ;

10° Les bâtiments et embarcations et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre ;

11° Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication de munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire, terrestre ou naval.

5. On doit considérer comme contrebande conditionnelle, qui peut être confisquée par un des États belligérants lorsque les marchandises sont destinées à l'usage des forces armées ou des administrations d'un autre des États belligérants, à moins, dans ce ernier cas, que les marchandises ne puissent pas être utilisées pour la guerre en cours :

1° Les vivres ;

2° Les fourrages et les graines propres á la nourriture des animaux ;

3° Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures propres à des usages militaires ;

4° L'or et l'argent monnayés et en lingots, ainsi que les papiers représentatifs de la monnaie ;

5° Les véhicules de toute nature, pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces déta chées ;

6° Les navires, bateaux et embarcations de toute espèce, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées ;

7° Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer ; le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones ;

8° Aéronefs de toute espèce, y compris aéroplanes, aérostats, ballons, et les pièces détachées, ainsi que les accessoires, objets et matériaux se rapportant á l'aviation ;

9° Les combustibles et matières lubrifiantes ;

10° Les poudres et les explosifs qui ne sont pas exclusivement affectés à la guerre ;

11° Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper ;

12° Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie ;

13° Les objets de harnachement et de sellerie ;

14° Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques.

La restriction mentionnée ci-dessus ne s'applique pas au n° 4.

Si quelques changements ou additions concernant la contrebande étaient jugés nécessaires, le ministre des affaires étrangéres les fera connaître au public après avoir obtenu une autorisation royale.

6. Il est interdit aux navires danois :

1° De naviguer dans le but particulier de transporter des individus enrôlés dans les orces armées des puissances belligérantes ou de transmettre des nouvelles dans l'intérêt de l'une de ces puissances ;

2º De transporter un détachement militaire ou des sujets de puissances belligérantes qui aident pendant le voyage aux opérations de l'une des puissances belligérantes ;

3º De prendre part aux hostilités ;

4º D'être sous le commandement ou le contrôle d'un agent placé à bord par une des puissances belligérantes ;

5º D'accepter une charte-partie pour l'usage d'un des États belligérants pendant a guerre ;

6º De résister par la force à l'exécution d'un ordre d'arrêt, de visite et de confiscation par des navires armés appartenant à une des puissances belligérantes.

7. Il est interdit d'équiper ou d'armer, en territoire danois, quelque navire destiné à croiser ou à participer à des opérations hostiles contre une des puissances belligérantes.

8. Il est interdit aux sujets danois d'équiper ou d'armer quelque navire destiné à faire des prises contre un des États belligérants, leurs sujets ou la propriété de ceux-ci, ou de participer à la fourniture ou à l'armement d'un semblable navire.

Il est aussi défendu aux sujets danois de servir sur un navire appelé à faire des prises.

9. Si un navire danois est arrêté, le commandant de ce navire doit donner au consul dans le port où le navire est conduit, ou, à défaut de ce consul, au consul danois le plus proche, une complète et exacte information de toutes les circonstances concernant l'arrêt.

Si un commandant croit être en droit de se plaindre du traitement qui lui a été appliqué, il devra aussitôt que possible envoyer son rapport au ministre des affaires étrangères ou à une légation, ou à un consulat du Danemark.

10. Les présentes règles entreront en vigueur à compter de ce jour et elles seront observées par tous ceux qu'elles concernent.

Fait à Amalienborg, le 6 août 1914.

CHRISTIAN R.
ERIK SCAVENIUS.

801

France. — NOTIFICATION RELATIVE A LA CONTREBANDE DE GUERRE, EN DATE DU 11 JUILLET 1917 (*Journal officiel de la République française* du 11 juillet 1917, p. 5307).

Il est notifié que les modifications et additions suivantes sont apportées aux listes de contrebande de guerre publiées au *Journal officiel* du 14 octobre 1915 et modifiées le 27 janvier, le 13 avril, le 28 juin, le 13 octobre, le 23 novembre 1916 et le 3 janvier 1917 (1).

CONTREBANDE ABSOLUE.

Modifications.

Le paragraphe 9 est remplacé par le suivant : « Les gaz, les vapeurs et les liquides vaporisables employés pour la guerre, ainsi que les matières servant à leur préparation ; les substances incendiaires et les matières servant à produire de la fumée employées pour la guerre tels que le gaz ammoniac, le chlore, l'acide chlorhydrique, l'anhydride sulfureux, le phosgène (chlorure de carbonyle), le brome, l'iode et ses composés, le phosphore et ses composés, le sulfure de carbone, l'arsenic et ses composés, le bioxyde de manganèse, le prussiate de soude, le cyanure de sodium, l'acide oxalique et les oxalites, l'acide formique et les formiates, les phénates, les sulfites et les hyposulfites métalliques, la chaux sodée, le chlorure de chaux, les sels de strontium et de lithium et leurs composés, etc. ».

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 337 ; t. II, p. 105, 110, 157, 360, 363 et 381.

Le paragraphe 33 est remplacé par le suivant : « Les métaux suivants : le tungstène, le molybdène, le vanadium, le titane, l'uranium, le tantale, le zinc, le nickel, le cobalt, le manganèse, le chrome, leurs alliages, leurs sels et leurs composés, le sodium, le sélanium, le fer électrolytique, la fonte hématite, l'acier contenant du tungstène, du molybdène, du titane ou de l'uranium ».

Le paragraphe 40 est remplacé par le suivant : « Les ferro-alliages de toutes sortes, y compris le ferro-silicium. »

Additions.

Au paragraphe 1er ajouter : « Les appareils pouvant servir à contenir ou à projeter des gaz liquéfiés ou comprimés, des liquides inflammables, des acides ou d'autres agents de destruction susceptibles d'être utilisés pour la guerre, ainsi que leurs pièces détachées ».

Au paragraphe 5, après les mots : « projectile, gargousses, cartouches », ajouter : « et grenades ».

Au paragraphe 8, après les mots : « acide sulfurique fumant (oléum) », ajouter : « l'anhydride acétique ».

Au paragraphe 12, avant : « les fils de fer barbelés », ajouter : « les fils de fer et d'acier ».

Au paragraphe 41, après les « minerais de lithium », ajouter : « de tantale » ; après ceux « de nickel », ajouter : « de cobalt ».

Paragraphe 62 : « Tous les bois susceptibles d'usages militaires ».

Contrebande de guerre conditionnelle.

Additions.

Paragraphe 20 : « Les algues, varechs, lichens et mousses diverses ».

802

Grande-Bretagne. — Ordre en Conseil édictant des restrictions au commerce de l'ennemi, en date du 10 janvier 1917 (*London Gazette* de janvier 1917).

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 10 janvier 1917.

Sa Majesté le Roi présente en Conseil :

Attendu que, le 11 mars 1915 (1), un ordre en Conseil a été rendu édictant certaines mesures contre le commerce de l'ennemi ;

Attendu que la destruction des navires de commerce britanniques, alliés et neutres sans respect pour la vie des passager set des équipages, n'a pas eu lieu seulement dans les eaux entourant le Royaume-Uni, mais s'est produite dans une large étendue de la zone des opérations navales ;

Attendu que de tels actes illégaux ont été commis non seulement par les vaisseaux de guerre allemands, mais par des vaisseaux de guerre portant le pavillon de chacun des pays ennemis ;

Attendu qu'à raison de l'extension des opérations illégales conduites d'après les ordonnances germaniques, et par conséquent à titre de représailles, des navires ont été obligés par les dispositions de l'ordre en Conseil ci-dessus mentionné de décharger dans un port britannique ou allié les marchandises qui sont d'origine ou de provenance ennemie ou qui sont propriété ennemie, sans qu'il y ait à avoir égard au pays ennemi d'où elles

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347.

vieunent ou auquel elles vont ou au pays ennemi dans lequel est domiciliée la personne dont elles sont la propriété ;

Attendu que des doutes se sont élevés sur le point de savoir si le terme « ennemi » des articles III et IV dudit ordre en Conseil comprend les territoires ennemis autres que les territoires allemands ;

Il a plu en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par le présent ordonné ce qui suit :

I. Dans les articles III et IV dudit ordre en Conseil du 11 mars 1915 ci-dessus mentionné, les termes « destination ennemie » et « origine ennemie » doivent être considérés comme s'appliquant et doivent s'appliquer aux marchandises destinées à tout territoire ennemi ou en provenant, et le terme « propriété ennemie » doit être considéré comme s'appliquant et doit s'appliquer aux marchandises appartenant à toute personne domiciliée dans tout territoire ennemi.

II. Le présent ordre rendu en application de l'ordre en Conseil du 11 mars 1915 aura effet vis-à-vis des marchandises qui, avant la date de cet ordre, auront été déchargées dans un port britannique ou allié et qui sont des marchandises de destination, d'origine ou de propriété ennemie quoique non allemande, et vis-à-vis de toutes semblables marchandises qui doivent être détenues et dont il a été traité à tous égards dans ledit ordre en Conseil du 11 mars 1915.

J. C. Ledlie.

803

Grande-Bretagne. — Ordre en Conseil édictant des restrictions au commerce de l'ennemi, en date du 16 février 1917 (*London Gazette* du 21 février 1917, supplément).

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 16 février 1917.

Sa Majesté le Roi présente en Conseil :

Attendu que, par un ordre en Conseil daté du 11 mars 1915 (1), Sa Majesté a décidé d'édicter certaines mesures contre le commerce de l'ennemi ;

Attendu que le gouvernement allemand a maintenant rendu un Memorandum (2) déclarant que, à partir du 1er février 1917, tout trafic maritime sera interdit dans certaines zones qu'il décrit adjacentes à la Grande-Bretagne, à la France et à l'Italie, et que les navires neutres devront naviguer dans ces zones à leurs propres risques ;

Attendu que des décisions semblables ont été prises par d'autres puissances ennemies ;

Attendu que les prescriptions contenues dans ledit Memorandum sont en contradiction flagrante avec les règles du droit international, les lois de l'humanité et les traités qui obligent l'ennemi ;

Attendu que de telles mesures de la part de l'ennemi obligent Sa Majesté à adopter de nouvelles mesures pour maintenir l'efficacité de celles prises antérieurement afin d'empêcher les marchandises de toute sorte de pénétrer dans les territoires ennemis ou d'en sortir et, dans ce but, pour rendre passibles de capture et de condamnation les navires portant des marchandises avec une destination ou une origine ennemie, à moins qu'ils ne donnent aux forces de Sa Majesté et de ses alliés tous moyens d'examiner leurs cargaisons, et aussi pour soumettre à condamnation de telles marchandises ;

Il a plu en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par le présent ordonné que les dispositions suivantes seront observées

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347.
(2) V. la *Revue générale de droit international public*, t. XXIV (1917), p. 367, note.

à l'égard de tous les navires qui appareilleront de leur port de départ après la date du présent ordre :

I. Tout navire rencontré en mer naviguant vers un port neutre ou venant de tout port neutre présentant des facilités d'accès dans un territoire ennemi, sans toucher à un port dans un territoire britannique ou allié, sera, à moins de preuve contraire, supposé transporter des marchandises à destination ou d'origine ennemie, et sera amené dans un port pour y être examiné et au besoin traduit devant une Cour de prises.

II. Tout navire transportant des marchandises à destination de l'ennemi ou d'origine ennemie sera susceptible de capture et de condamnation relativement au transport de ces marchandises : toutefois, si un navire touche dans un port britannique ou allié désigné pour l'examen de sa cargaison, il ne sera pas prononcé une sentence de condamnation pour le seul fait du transport de marchandises à destination de l'ennemi ou d'origine ennemie, et il ne sera soulevé aucune présomption ainsi qu'il est établi à l'article I.

III. Les marchandises qui sont trouvées, lors de l'examen d'un navire, être d'origine ennemie ou à destination de l'ennemi seront susceptibles de condamnation.

IV. Rien dans le présent ordre ne doit être regardé comme empêchant la capture ou la condamnation des navires ou des marchandises en dehors des dispositions dudit ordre.

V. Le présent ordre est supplémentaire aux ordres en Conseil du 11 mars 1915 et du 10 janvier 1917 (1) ayant pour but de restreindre le commerce de l'ennemi.

ALMERIC FITZ ROY.

804

France. — LOI SUR LES OBLIGATIONS MILITAIRES DES NATIONAUX DES PAYS ALLIÉS RÉSIDANT EN FRANCE, EN DATE DU 9 NOVEMBRE 1917 (*Journal officiel de la République française* du 10 novembre 1917, p. 8977).

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Le gouvernement est autorisé, après accord avec les gouvernements alliés, à incorporer les nationaux de pays alliés résidant en France qui, soumis aux obligations militaires de leur pays d'origine, n'auraient pas rempli ces obligations.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 9 novembre 1917.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République : *Le ministre d'État, ministre de la guerre par intérim*, PAUL DOUMER. — *Le ministre de l'intérieur*, T. STEEG. — *Le ministre des affaires étrangères*, LOUIS BARTHOU.

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 41 et 347.

805

Allemagne. — Ordonnance des prises du 30 septembre 1909, publiée a Berlin le 3 aout 1914 (*Reichsgesetzblatt*, 1914, n° 50, p. 275-300).

Section I. — Dispositions générales.

Article 1er. — Les commandants des vaisseaux de guerre de Sa Majesté ont, pendant la durée d'une guerre, le droit d'arrêter les navires de commerce ennemis et neutres, de les visiter, de les saisir et, dans des cas exceptionnels, de les détruire, ainsi que les marchandises ennemies et neutres qui s'y trouvent.

Le droit de prise n'est suspendu, pendant un armistice, que lorsque la suspension en a été stipulée expressément.

La légitimité de la capture d'un navire de commerce, de la saisie de marchandises et de la destruction de navires de commerce neutres ou de marchandises composant leurs cargaisons est laissée à une décision ultérieure d'un Conseil des prises (*Prisengericht*) (1). Une procédure peut aussi être intentée par un intéressé devant un Conseil des prises dans le cas où un navire ou des marchandises saisis par un commandant sont ensuite relaxés par lui (comp. art. 97). Le Conseil des prises ordonne une condamnation ou une relaxe, avec ou sans dommages-intérêts, ou, en cas de destruction ou de relaxe du navire ou de la cargaison par le commandant, il adjuge des dommages-intérêts dans des cas particuliers.

Art. 2. — Le droit de prise ne doit pas s'appliquer aux navires publics d'un État neutre.

Les navires publics de l'ennemi sont confiscables d'après le droit de la guerre, sans autre procédure (comp. toutefois art. 7) (2).

Les navires publics comprennent les navires de guerre aussi bien que les navires employés au service public de l'État et obéissant à son autorité. D'autres navires, qui sont la propriété de l'État, sont mis dans la même catégorie.

Les caractéristiques nécessaires d'un navire de guerre sont : le pavillon de guerre (c'est-à-dire habituellement la flamme) ; un commandant nommé par l'État, dont le nom est inscrit sur la liste des officiers de la flotte ; et un équipage soumis à la discipline maritime (comp. art. 2 à 4 et art. 6 de la convention VII de la Deuxième Conférence de la Haye).

Art. 3. — Le droit de capture et de saisie ne peut pas être exercé :

a) Dans les eaux territoriales neutres, c'est-à-dire dans un rayon maritime d'une largeur de trois milles marins compté à partir de la ligne des eaux à marée basse, longeant le rivage, les îles et les golfes. Les îles qui ne sont pas situées à plus de six milles marins

(1) *Note.* — C'est une ordonnance du 15 avril 1911 (*Prisengerichtsordnung*), promulguée le 3 août 1914 (*Reichsgesetzblatt*, 1914, p. 301), et postérieurement amendée (V. *Reichsgesetzblatt*, 1914, p. 314 et 315 ; 1915, p. 193), qui a réglé la procédure des prises en Allemagne. La procédure préliminaire doit être suivie devant un tribunal de prises (*Prisenämt*). Deux Conseils des prises (*Prisengericht*) sont établis, l'un à Hambourg, l'autre à Kiel. Ces Conseils sont composés de cinq juges, dont le président et un des membres doivent être des juristes ; les trois autres membres sont un officier de marine, et deux civils, représentants des intérêts maritimes et commerciaux. Les décisions des Conseils des prises peuvent faire l'objet d'un appel devant un Conseil supérieur des prises (*Oberprisengericht*), siégeant à Berlin et comprenant sept juges : trois juristes, un officier de marine, un représentant du ministère des affaires étrangères et deux civils représentant les intérêts maritimes et commerciaux (V. Huberich et King, *The Prize Code of the German Empire*, London, 1915, p. XVI-XVII).

(2) *Note.* — C'est plus exactement à l'article 6 que ce renvoi doit s'appliquer.

de la côte d'un continent appartenant au même État, les golfes dont les côtes sont en la possession exclusive d'États neutres et les bras de mer larges de six milles marins ou moins doivent être regardés comme une partie du rivage.

b) Dans les eaux qui, par traité, sont interdites aux opérations de guerre et aux navires de guerre, savoir :

α) Le canal de Suez, y compris ses ports d'entrée et un rayon maritime de trois milles marins à l'extérieur desdits ports (art. 4, § 1, du traité de Constantinople du 29 octobre 1888).

β) Le Bosphore et les Dardanelles, à moins que la Turquie ne soit belligérante (traité de Londres du 13 juillet 1841 ; art. 10 du traité de paix de Paris du 30 mars 1856, et annexe 1 ; art. 2 du traité de Londres du 13 mars 1871 ; art. 63 du traité de Berlin du 13 juillet 1878).

γ) Les eaux de Corfou et de Paxos, à moins que d'autres États que la Grèce, la Grande-Bretagne, la France, la Russie, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne ne soient impliquées dans la guerre (art. 2 du traité de Londres du 14 novembre 1863 ; art. 2 du traité de Londres du 24 mars 1864).

δ) Les bouches du Danube (art. 52 du traité de Berlin du 13 juillet 1878).

ε) Les bouches du Congo et du Niger et les eaux côtières qui y font face (acte général de la Conférence de Berlin du 26 février 1885, art. 25 et 33).

Le droit de capture ne peut pas non plus être exercé si un navire de commerce, au cours d'une poursuite, ou d'un arrêt et d'une visite, se trouve dans les eaux indiquées aux paragraphes *a* et *b*.

Un navire capturé en violation des règles précédentes doit être relâché immédiatement, particulièrement à la demande de l'État neutre.

Art. 4. — L'objet de l'arrêt et de la visite d'un navire de commerce est de déterminer :

a) La nationalité du navire ;

b) S'il a de la contrebande à bord ;

c) S'il porte à l'ennemi une assistance contraire à la neutralité ;

d) S'il est coupable d'une violation de blocus.

L'arrêt et la visite doivent avoir lieu seulement si le commandant estime qu'il doit en tirer un résultat. Toutes les opérations seront faites, même vis-à-vis de l'ennemi, d'une manière compatible avec l'honneur de l'Empire allemand, et vis-à-vis des neutres avec des égards conformes au droit des gens et aux intérêts de l'Allemagne.

Art. 5. — Les navires neutres naviguant sous convoi d'un navire portant leur pavillon de guerre sont exempts d'arrêt et de visite. Le chef du convoi doit fournir, par écrit, à la demande du commandant du navire qui procède à l'arrêt, tous renseignements sur le caractère des navires et de leur cargaison qui pourraient être obtenus par une visite.

Si le commandant a motif de croire que la confiance du chef du convoi a été trompée, il lui communique ses soupçons. Dans ce cas, il appartient au chef du convoi seul de faire une enquête à ce sujet. Il doit consigner le résultat de cette enquête dans un rapport, dont une copie est donnée à l'officier du navire de guerre. Si, dans l'opinion du commandant du convoi, les faits exposés dans le rapport justifient la capture d'un ou de plusieurs navires, la protection du convoi doit être retirée à ces navires. Mais si le commandant du convoi estime qu'il peut continuer à assumer la responsabilité du caractère innocent des navires convoyés, le commandant du navire de guerre ne peut faire qu'une protestation. Il doit dans ce cas rendre compte de l'affaire au chef de l'Amirauté (*Chef des Admiralstabes*) à l'effet d'un règlement par la voie diplomatique.

Le commandant du convoi peut permettre à un représentant du commandant du navire de guerre d'assister à l'enquête.

Art. 6. — Sont exempts de capture :

a) Les navires-hôpitaux, etc., conformément à la convention X de la Deuxième Conférence de la Haye.

b) Les navires servant exclusivement à la pêche côtière ou à des services de petite

navigation locale, aussi longtemps que d'une manière quelconque ils ne prennent pas part aux hostilités (convention XI de la Deuxième Conférence de la Haye) (1).

La pêche côtière n'est pas limitée aux eaux territoriales d'un État particulier. Elle est censée comprendre toute pêche, à l'exception de ce qui constitue nettement la pêche en haute mer.

c) Les navires affectés à des missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques (convention XI de la Deuxième Conférence de la Haye).

d) Les navires affectés à un voyage dont l'objet exclusif est le transport de parlementaires ou l'échange de prisonniers de guerre.

e) Les navires de commerce ennemis qui au début des hostilités sont en voyage d'un port allemand ou d'un port d'un pays allié à leur port de destination, ou à tel autre port qui leur a été désigné, et qui sont en possession d'un laissez-passer, pourvu toutefois qu'ils n'aient pas dévié de la route à eux prescrite, à moins qu'ils puissent expliquer leur déviation de route d'une façon satisfaisante (art. 1 de la convention VI de la Deuxième Conférence de la Haye).

Art. 7. — Les sacs de lettres appartenant à des neutres ou à des belligérants, d'un caractère officiel ou d'un caractère privé, trouvés sur des navires neutres ou ennemis en mer, sont inviolables. Si le navire est capturé, les sacs seront expédiés par le capteur dans le plus bref délai possible (art. 1 et 2 de la convention XI de la Deuxième Conférence de la Haye) (2).

Les prescriptions du paragraphe précédent ne sont pas applicables en cas de violation de blocus aux sacs de lettres destinés à un port bloqué ou en venant.

L'inviolabilité des sacs de lettres ne doit pas soustraire les paquebots-postes neutres aux lois et aux coutumes de la guerre maritime, et en conséquence au droit de prise. Mais ces paquebots ne seront soumis à la visite qu'en cas de nécessité, et avec les égards et la célérité les plus grands.

Art. 8. — Si la capture d'un navire ou la saisie de marchandises n'est pas confirmée par le Conseil des prises (*Prisengericht*), ou si le navire ou les marchandises sont relaxés par une décision du Conseil des prises, les intéressés ont droit à des dommages-intérêts, à moins qu'il n'y ait des motifs suffisants de justifier la capture ou la saisie (comp. art. 13 *c* et 14 *c*).

On doit considérer qu'il en est toujours ainsi lorsque les papiers du navire ont été détruits ou détournés par une personne du bord, ou lorsque des papiers doubles, faux ou falsifiés sont trouvés à bord, à condition que l'irrégularité ci-dessus mentionnée soit en rapport avec la capture ou la relaxe du navire.

Art. 9. — Le commandant ne peut pas, sans le consentement des parties intéressées, réquisitionner un navire ou des marchandises non soumis à capture ou à saisie, même moyennant payement.

Section II. — Navires ennemis et cargaisons.

Art. 10. — Les navires ennemis, à l'exception de ceux indiqués à l'article 6, sont sujets à capture. En ce qui concerne les navires publics de l'ennemi, voyez article 2.

Art. 11. — Le caractère ennemi ou neutre d'un navire est déterminé par le pavillon que celui-ci a le droit de porter.

Le pavillon qu'un navire est autorisé à arborer est indiqué, conformément à la loi du pavillon admise par la pratique de tous les États maritimes, dans un document officiel (certificat du navire, certificat de registre, certificat de nationalité, lettre de mer, acte de francisation, laissez-passer, patente, etc.) que chaque navire de commerce doit avoir à bord.

(1) Les navires portant le pavillon de la Chine, du Monténégro ou de la Russie ne jouissent pas de cette immunité.

(2) Les sacs de lettres des États suivants : Chine, Monténégro, Russie, ne jouissent pas de cette immunité.

Si la nationalité d'un navire ne peut pas être établie en dehors de toute contestation, plus spécialement si le document requis par la loi du pavillon de l'État en question fait défaut, le navire sera traité comme un navire ennemi.

Art. 12. — Les navires qui, après le commencement des hostilités, sont transférés d'un pavillon ennemi sous un pavillon neutre doivent être considérés comme ayant un caractère ennemi :

a) A moins que le commandant n'ait acquis la conviction que le transfert aurait eu lieu, même si la guerre n'avait pas éclaté, par exemple à la suite d'une succession ou d'un contrat de construction ; ou

b) Si le transfert a été effectué pendant que le navire se trouvait en mer ou dans un port bloqué ; ou

c) Si un droit de rachat ou de réméré a été retenu par le vendeur ; ou

d) Si les conditions du droit municipal de l'État, dont le navire arbore le pavillon, n'ont pas été observées.

Art. 13. — Dans le cas où le transfert sous pavillon neutre a eu lieu dans un délai de trente jours avant le commencement des hostilités, le navire doit être considéré comme ennemi :

a) Si les conditions imposées par le droit relatif à la validité du transfert n'ont pas été accomplies, c'est-à-dire si un transfert valable sous pavillon neutre n'a pas eu lieu ; ou

b) S'il y a un motif sérieux de croire qu'il sera prouvé devant le Conseil des prises que le transfert a été fait pour soustraire le navire aux conséquences de son caractère ennemi (comp. art. 12 *a*), par exemple dans le cas où le navire après le transfert serait soumis au même emploi qu'auparavant ; ou

c) Si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, à moins que des motifs sérieux permettent de supposer que le transfert aurait eu lieu même si des hostilités ne s'étaient pas ouvertes (comp. art. 12 *a*). En pareil cas, la capture du navire ne peut jamais donner lieu à une demande de dommages-intérêts (comp. art. 8).

Art. 14. — Si le transfert sous pavillon neutre a eu lieu plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, il ne faut considérer le navire comme ennemi que si :

a) Le transfert a eu lieu moins de soixante jours avant le début des hostilités, et si

b) Le transfert a été conditionnel ou incomplet, n'est pas conforme à la législation des pays intéressés, ou a été de telle nature que le contrôle du navire ou le bénéfice de son emploi restent entre les mêmes mains qu'auparavant, et si en outre,

c) Il existe un motif sérieux de croire qu'il sera prouvé devant le Conseil des prises que le transfert a eu lieu pour soustraire le navire aux conséquences de son caractère ennemi.

Cela peut être spécialement supposé, si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord. En pareil cas, la capture du navire ne peut jamais donner lieu à une demande de dommages-intérêts (comp. art. 8).

Art. 15. — Le commandant, s'il ne peut déterminer à quel pavillon le navire transféré sous pavillon neutre a précédemment appartenu, est en droit de supposer qu'il possède une nationalité ennemie.

Art. 16. — Un navire neutre doit être considéré comme ayant un caractère ennemi :

a) S'il est engagé dans un voyage qui ne lui a été permis que depuis l'ouverture des hostilités ou dans un délai de deux mois auparavant ;

b) S'il résiste par la force à l'exercice du droit de prise. La force des armes peut être employée contre un navire qui résiste, jusqu'à ce qu'il ait abandonné sa résistance. Une simple tentative de fuite ne doit pas être regardée comme une résistance par la force (comp. cependant art. 83).

Art. 17. — Un navire ennemi capturé est susceptible de condamnation.

Art. 18. — Les parties suivantes de la cargaison d'un semblable navire sont sujettes à condamnation :

a) Marchandises ennemies.

b) Marchandises appartenant au capitaine et au propriétaire du navire, si celui-ci a été capturé pour cause de résistance (comp. art. 16 *b*).

c) Articles de contrebande et marchandises appartenant au propriétaire de la contrebande, comme il est dit à la section III.

d) Au cas de violation de blocus, marchandises soumises à confiscation suivant l'article 80.

Art. 19. — Les parties ci-dessus mentionnées de la cargaison peuvent encourir la saisie, même si le commandant n'a pas procédé à la capture du navire, à moins qu'elles ne puissent être nettement reconnues comme constituant une propriété neutre.

Art. 20. — *a*) En l'absence d'une preuve certaine du caractère neutre de marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi, le commandant doit considérer les marchandises comme propriété ennemie.

b) Le caractère neutre ou ennemi de marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité du propriétaire.

Si le propriétaire n'a pas de nationalité ou s'il a à la fois une nationalité neutre et une nationalité ennemie, le caractère des marchandises est déterminé par le domicile du propriétaire. Les marchandises qui appartiennent à une société sont considérées comme ennemies ou neutres suivant que le domicile de la société se trouve en pays ennemi ou en pays neutre.

La question du droit de propriété des parties de la cargaison et la question de savoir si les marchandises sont neutres ne sont pas en général susceptibles d'être prouvées à bord.

c) Des marchandises ennemies à bord d'un navire ennemi conservent leur caractère ennemi jusqu'à leur arrivée au lieu de destination, nonobstant un transfert effectué après l'ouverture des hostilités pendant que les marchandises sont en voyage.

d) Des marchandises neutres peuvent devenir propriété ennemie pendant le voyage.

Section III. — Contrebande de guerre.

A. — *Objets de contrebande.*

Art. 21. — Comme contrebande de guerre et sans qu'il soit nécessaire de plus amples explications, tombent sous la dénomination de contrebande absolue les objets et matériaux suivants :

1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et les pièces détachées caractérisées.

2° Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature, et les pièces détachées caractérisées.

3° Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre.

4° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées.

5° Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés.

6° Les harnachements militaires caractérisés de toute nature.

7° Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre.

8° Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées.

9° Les plaques de blindage.

10° Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre.

11° Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire terrestre ou naval.

Art. 22. — A la liste de la contrebande absolue peuvent être ajoutés d'autres objets et matériaux qui ont été expressément déclarés contrebande absolue par l'Empire allemand.

Art. 23. — Comme contrebande de guerre et sans qu'il soit besoin de plus amples

explications, tombent sous la dénomination de contrebande conditionnelle les objets et matériaux suivants susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques :

1° Les vivres.

2° Les fourrages et les graines propres à la nourriture des animaux.

3° Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures, propres à des usages militaires.

4° L'or et l'argent monnayés et en lingots, le papier-monnaie.

5° Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées.

6° Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, les docks flottants, parties de bassins ainsi que les pièces détachées.

7° Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.

8° Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation et à l'aviation.

9° Les combustibles, les matières lubrifiantes.

10° Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.

11° Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper.

12° Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.

13° Les objets de harnachement et de sellerie.

14° Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques.

Sous la dénomination de vivres rentrent toutes les matières liquides ou solides servant à la nourriture humaine. L'expression « papier-monnaie » comprend aussi les banknotes, excepté les lettres de change et les chèques. Les chaudières et les machines tombent sous le numéro 6 ; les rails, traverses, plaques tournantes, parties de ponts sont considérés comme matériel fixe de chemin de fer.

Art. 24. — A la liste de contrebande conditionnelle peuvent être ajoutés d'autres objets et matériaux qui ont été expressément déclarés contrebande conditionnelle par l'Empire allemand.

Art. 25. — La déclaration prévue aux articles 22 et 24 doit être notifiée aux gouvernements alliés et neutres, ainsi qu'aux commandants des vaisseaux de Sa Majesté.

Art. 26. — Des objets et des matériaux qui ne sont pas susceptibles d'être employés dans la guerre ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre.

Art. 27. — Les objets suivants ne peuvent être déclarés contrebande de guerre :

1° Le coton brut, les laines, soies, jutes, lins, chanvres bruts, et les autres matières premières des industries textiles ainsi que leurs filés.

2° Les noix et graines oléagineuses, le coprah.

3° Les caoutchoucs, résines, gommes et laques, le houblon.

4° Les peaux brutes, les cornes, os et ivoires.

5° Les engrais naturels et artificiels, y compris les nitrates et phosphates pouvant servir à l'agriculture.

6° Les minerais.

7° Les terres, les argiles, la chaux, la craie, les pierres, y compris les marbres, les briques, ardoises et tuiles.

8° Les porcelaines et verreries.

9° Le papier et les matières préparées pour sa fabrication.

10° Les savons, couleurs, y compris les matières exclusivement destinées à les produire, et les vernis.

11° L'hypochlorite de chaux, les cendres de soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, l'ammoniaque, le sulfate d'ammoniaque et le sulfate de cuivre.

12° Les machines servant à l'agriculture, aux mines, aux industries textiles et à l'imprimerie.

13° Les pierres précieuses, les pierres fines, les perles, la nacre et les coraux.

14 Les horloges, pendules et montres autres que les chronomètres.

15° Les articles de mode et les objets de fantaisie.

16° Les plumes de tout genre, les crins et soies.

17° Les objets d'ameublement ou d'ornement, les meubles et accessoires de bureau.

Art. 28. — Ne peuvent de même être déclarés contrebande de guerre :

1° Les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés. Toutefois ils peuvent, en cas de nécessité militaire urgente, et moyennant le payement d'une indemnité, être réquisitionnés, s'ils ont la destination spécifiée dans l'article 29.

2° Les objets et matériaux destinés à l'usage du navire où ils sont trouvés, ainsi que ceux destinés à l'usage de l'équipage et des passagers durant le voyage.

B. —*Circonstances dans lesquelles les articles sont de la contrebande.*

Art. 29. — Les objets désignés comme contrebande absolue sont sujets à capture (voyez art. 43) s'il est prouvé qu'ils sont destinés à un territoire appartenant à l'ennemi ou occupé par lui, ou aux forces armées de l'ennemi. Il importe peu que le transport des marchandises soit direct ou exige un transbordement ou un transport par terre.

Art. 30. — Le commandant doit considérer que la preuve de la destination ennemie spécifiée dans l'article 29 est faite complètement dans les cas suivants :

a) Lorsque les marchandises sont destinées à être débarquées dans un port ennemi ou à être livrées aux forces armées de l'ennemi.

b) Lorsque le navire doit atteindre seulement des ports ennemis, faire escale dans un port ennemi, ou joindre les forces armées de l'ennemi avant de toucher au port neutre pour lequel les marchandises sont destinées.

Art. 31. — Dans le cas où un navire a à bord de la contrebande absolue, ses papiers constituent une preuve concluante du voyage dans lequel il est engagé, à moins que le navire n'ait manifestement dévié de la route indiquée sur ses papiers et qu'il ne puisse donner une justification suffisante d'une pareille déviation de sa route ou des circonstances établissant nettement que les papiers du navire sont faux (comp. art. 37, § 1).

Art. 32 — Des objets désignés comme contrebande conditionnelle sont sujets à capture (voyez art. 43), si, en plus des conditions indiquées à l'article 35, ils sont prouvés être destinés à l'usage des forces armées ou à une administration de l'Etat ennemi, à moins que dans ce dernier cas les circonstances établissent que les marchandises ne peuvent pas en fait être utilisées pour la guerre en cours.

L'or et l'argent, monnayé ou en barre, et le papier-monnaie doivent toujours être considérés comme utilisables dans la guerre.

Les administrations qui ne dépendent pas directement du pouvoir central (comme, par exemple, les administrations locales et municipales) ne doivent pas être considérées comme des administrations d'Etat.

Art. 33. — Le commandant doit considérer comme réelle la destination ennemie indiquée à l'article 32, autant que les circonstances ne sont pas contraires :

a) Lorsque l'envoi est adressé à une autorité ennemie ; ou

b) A un commerçant établi en pays ennemi, et lorsqu'il est notoire que ce commerçant fournit à l'autorité militaire ou aux autorités civiles du pays ennemi les marchandises et les objets en question ; ou

c) Si l'envoi est fait à destination d'une place fortifiée ennemie ; ou

d) D'une autre place servant à l'ennemi de base d'opération ou de ravitaillement.

Les navires de commerce eux-mêmes ne doivent pas être considérés comme destinés à l'autorité militaire ennemie parce qu'ils se rendent vers les lieux désignés aux paragraphes *c* et *d*. Il doit, en outre, exister pour eux d'autres circonstances pour justifier le soupçon d'une désignation ennemie d'après l'article 32.

Art. 34. — Dans les cas où ne se rencontre aucune des circonstances indiquées à l'article 33, le commandant ne peut admettre l'existence d'une destination ennemie au sens de l'article 32, que s'il y a une apparence raisonnable de l'existence d'un tel fait.

Art. 35. — Les objets de contrebande conditionnelle ne sont saisissables que sur le navire qui fait route vers le territoire de l'ennemi ou vers un territoire occupé par lui, ou vers ses forces armées, et qui ne doit pas les décharger dans un port intermédiaire neutre, c'est-à-dire dans un port où il ferait escale avant la fin de son voyage.

Art. 36. — Dans le cas où un navire a à bord de la contrebande conditionnelle, ses papiers sont une preuve concluante du voyage dans lequel il est engagé et du port de déchargement des marchandises, à moins que le navire n'ait manifestement dévié de la route indiquée sur les papiers et qu'il ne puisse donner une justification suffisante d'une pareille déviation de sa route ou des circonstances établissant nettement que les papiers du navire sont faux.

Art. 37. — Si les papiers du navire ne contiennent aucune indication sur le voyage dans lequel le navire est engagé ou s'ils permettent au navire d'entrer dans un port ennemi, le commandant est autorisé à admettre que le navire est destiné pour un port ennemi.

Si les papiers du navire ne contiennent aucune indication sur le port de débarquement de la cargaison de contrebande conditionnelle ou s'ils permettent au navire de décharger sa cargaison dans un port ennemi, le commandant est autorisé — si le navire peut ou doit toucher à un port ennemi — à admettre que les objets en question doivent être déchargés dans un tel port.

Art. 38. — Dans le cas où le territoire ennemi n'a pas de frontière maritime, la prescription de l'article 35 est inopérante, et l'accomplissement de la condition mentionnée à l'article 32 suffit pour motiver une capture des objets de contrebande conditionnelle.

C. — *Traitement des navires et de la contrebande.*

Art. 39. — Un navire transportant des marchandises sujettes à saisie comme contrebande absolue ou conditionnelle peut être capturé en haute mer ou dans les eaux territoriales des belligérants pendant tout le cours de son voyage, même s'il a l'intention de toucher à un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie.

Art. 40. — Une saisie ne peut être pratiquée en raison d'un transport de contrebande antérieurement effectué et actuellement achevé.

Art. 41. — Les navires qui sont eux-mêmes de contrebande sont sujets à condamnation.

Un navire capturé en raison d'un transport de contrebande est sujet à condamnation si la contrebande, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, forme plus de la moitié de la cargaison.

Art. 42. — Les parties suivantes de la cargaison sont sujettes à condamnation :

a) Objets qui sont sujets à saisie comme étant de la contrebande absolue ou conditionnelle.

b) Marchandises appartenant au propriétaire de la contrebande.

Le reste de la cargaison d'un navire neutre, y compris les marchandises ennemies, n'est pas sujet à condamnation.

Art. 43. — La saisie des marchandises mentionnées à l'article 42 *a* et *b* doit être effectuée ordinairement par la capture du navire. Pour exceptions, voyez articles 46 et 47.

Art. 44. — Si un navire est rencontré en mer naviguant dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités, ou de la déclaration de contrebande (voyez art. 25) applicable à sa cargaison, la contrebande peut être saisie par la capture du navire. La contrebande peut être condamnée seule moyennant payement d'une indemnité ; le navire et le surplus de la cargaison ne sont pas sujets à condamnation (1).

La même règle est applicable si le capitaine a eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, mais n'a pu encore décharger la contrebande dans un port. Le fait que pour décharger le navire il aurait dû dévier de sa route est sans importance.

(1) Si un navire ennemi est capturé dans ces circonstances, la contrebande chargée à bord et la propriété des propriétaires ennemis sont sujets à condamnation sans indemnité.

Art. 45. — Pour déterminer s'il y a eu connaissance de l'état de guerre ou de la déclaration de contrebande, il y a lieu de prendre en considération :

a) Que l'existence de l'état de guerre est connue immédiatement dans les ports allemands, alliés et ennemis, autant qu'ils possèdent une communication télégraphique.

b) Que les gouvernements des pays neutres reçoivent notification immédiatement par télégraphe de l'ouverture des hostilités, et que ces gouvernements la communiquent par le même moyen aux autorités de leurs ports respectifs.

c) Que la déclaration de contrebande est publiée dans l'Empire allemand dès le début des hostilités et est notifiée télégraphiquement aux gouvernements alliés et neutres. Ceux-ci, à leur tour, la notifient immédiatement aux autorités de leurs ports respectifs.

d) Que la déclaration de contrebande ne doit pas être, pour un temps du moins, connue dans des ports ennemis.

Art. 46. — Dans le cas où un navire transporte de la contrebande mais n'est pas susceptible de condamnation aux termes de l'article 41, le commandant peut permettre au navire de continuer son voyage, si le capitaine est prêt à faire abandon des marchandises de contrebande.

La remise de la contrebande est mentionnée sur le livre de bord du navire arrêté. Pour la procédure devant le Conseil des prises (*Prisengericht*), le capitaine du navire doit donner au commandant copie certifiée conforme de tous papiers utiles.

Le commandant a la faculté de détruire la contrebande qui lui est ainsi livrée.

Art. 47. — En ce qui regarde le droit de saisir les parties de la cargaison mentionnées dans l'article 42, sans la capture du navire, comp. art. 121.

Dans le cas indiqué à l'article 44, ce droit ne peut pas être exercé sur d'autres marchandises appartenant au propriétaire de la contrebande.

Section IV. — Assistance hostile.

A. — *Cas légers.*

Art. 48. — Un navire neutre assiste l'ennemi d'une manière contraire à la neutralité lorsque :

a) Il s'écarte de son trafic ordinaire et entreprend un voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans les forces armées de l'ennemi, ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

b) A la connaissance du propriétaire, de l'affréteur ou du capitaine, il transporte un détachement militaire de l'ennemi, ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.

Parmi les cas où le commandant est en droit de croire à l'existence du dernier de ces faits est celui où un navire muni de télégraphie sans fil est trouvé dans la zone des opérations, dans le but évident de transmettre des nouvelles de guerre et ne quitte pas les lieux après un ordre exprès qui lui en est donné.

Art. 49. — Des réservistes, recrues et volontaires en route pour leur lieu de concentration ne doivent pas être considérés comme « des personnes incorporées dans les forces armées de l'ennemi ».

Art. 50. — Par « transmission de nouvelles », il faut entendre toute transmission de renseignements, qu'elle ait lieu par écrit, ou verbalement, au moyen de signaux ou par télégraphie sans fil.

Art. 51. — Le navire est sujet à capture et à condamnation tant qu'existent les circonstances indiquées à l'article 48.

Les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont les seules marchandises de la cargaison qui soient sujettes à condamnation. En ce qui concerne le droit de saisir ces marchandises sans capture du navire, voyez article 121.

Art. 52. — Les prescriptions de l'article 51 ne sont pas applicables dans le cas où le navire, au moment où il est rencontré, est encore ignorant de l'ouverture des hostilités, ou dans le cas où le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu encore débarquer les personnes qu'il avait à bord.

Au sujet de la question de savoir si une telle connaissance existe, voyez article 45 *a* et *b*.

Art. 53. — Tout individu incorporé dans les forces armées de l'ennemi, trouvé à bord d'un navire de commerce, peut être fait prisonnier de guerre, quand même il n'y aurait pas lieu de capturer le navire lui-même.

Art. 54. — Les individus qui, sans être incorporés dans les forces armées de l'ennemi, apportent pendant le voyage une assistance directe aux opérations de l'ennemi (art. 48 *b*) ne peuvent être arrêtés comme prisonniers que si le navire est capturé en même temps.

B. — *Cas graves.*

Art. 55. — Un navire neutre se rend aussi coupable d'une assistance hostile au profit de l'ennemi dans les cas suivants :

a) Lorsqu'il prend une part directe aux hostilités. La force des armes peut être employée contre un semblable navire jusqu'à ce qu'il ait cessé sa conduite hostile.

b) Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi.

c) Lorsqu'il est affrété par le gouvernement ennemi.

d) Lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

A l'opposé des cas indiqués à l'article 48, il ne s'agit pas ici d'un voyage particulier, mais d'une utilisation continue du navire pour ces buts spéciaux. Tant que le navire est utilisé exclusivement pour de tels buts, il est coupable d'assistance hostile, même si au moment de la capture il n'est pas occupé à transporter des troupes ou à transmettre des nouvelles.

Art. 56. — Aussi longtemps qu'existent les circonstances indiquées à l'article 55, le navire doit être traité comme un navire ennemi (comp. art. 17 à 20).

Les marchandises de la cargaison qui appartiennent au propriétaire du navire sont également sujettes à condamnation. En ce qui concerne le droit de saisir ces parties de la cargaison et de les soumettre à condamnation sans capture du navire, comp. art. 19.

Section V. — Blocus.

Art. 57. — Un blocus doit être notifié aussi rapidement que possible par l'officier commandant qui l'a déclaré à son supérieur et aussi directement au chef de l'Amirauté. Il doit faire toutes les démarches possibles pour que le fait du blocus soit connu partout au plus vite.

Art. 58. — Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes appartenant à l'ennemi ou occupés par lui. Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres.

Art. 59. — Pour être obligatoire, le blocus doit être effectif en fait, impartialement appliqué, être déclaré et notifié de la manière prescrite.

Art. 60. — Un blocus est effectif en fait lorsqu'il est maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi.

La question de savoir si un blocus, à raison du nombre et de la position des forces bloquantes et des conditions géographiques particulières, est effectif en fait doit être décidée, dans chaque cas, par le jugement du Conseil des prises (*Prisengericht*). Au nombre des cas où on doit dénier l'existence de l'effectivité du blocus figure celui où la communication par mer peut être maintenue entre un des ports bloqués et quelque autre port non bloqué (comp. art. 71).

Art. 61. — Un blocus est impartialement appliqué s'il est maintenu également contre les navires marchands de toutes nations.

Art. 62. — Le commandant de la force bloquante peut accorder à des navires de guerre neutres la permission d'entrer dans un port bloqué et d'en sortir ultérieurement. L'octroi d'une telle permission à un navire de guerre ne donne pas à d'autres navires de guerre le droit de demander un privilège semblable.

Art. 63. — En cas de détresse constatée par un officier de la force bloquante, un navire neutre peut pénétrer dans la localité bloquée et en sortir ultérieurement, à la condition de n'y avoir laissé ni pris aucun chargement. Au lieu d'une pareille permission, la force bloquante peut donner au navire telle assistance dont il a besoin.

Art. 64. — La déclaration et la notification d'un blocus ont lieu de la manière prescrite dans les articles 65 à 71, 74 et 75.

Art. 65. — La déclaration de blocus est faite soit par le gouvernement de la puissance bloquante, soit par le commandant maritime en chef.

Elle précise :

a) La date du commencement du blocus.

b) Les limites géographiques exactes du littoral bloqué.

c) Le délai à accorder aux navires neutres pour leur permettre de quitter l'endroit bloqué.

Art. 66. — Si le blocus a commencé à une date postérieure ou s'il s'étend moins loin que la déclaration de blocus ne l'indique, la déclaration est sans valeur et le blocus tout entier est sans force légale. Dans ce cas, il est nécessaire de faire une nouvelle déclaration, afin que le blocus soit à l'avenir légalement obligatoire.

Si le blocus a commencé à une date antérieure ou s'il s'étend plus loin qu'il n'est indiqué dans la déclaration, le blocus n'est légalement efficace qu'à partir de la date fixée et pour le littoral mentionné dans la déclaration.

Si la déclaration a omis de désigner un délai pour la sortie du port, un navire neutre trouvé à l'extérieur d'un port bloqué doit être autorisé à passer librement, à moins qu'ayant connaissance du blocus il ne soit entré dans le port en violation de ce blocus. L'officier commandant peut réparer la lacune, en notifiant aux autorités locales particulières l'addition nécessaire à la déclaration.

Art. 67. — Une déclaration de blocus doit être notifiée :

a) Aux puissances neutres, par le gouvernement de la puissance bloquante, au moyen de la voie diplomatique. Les puissances neutres doivent pourvoir à ce que la déclaration soit connue dans leur territoire, et surtout dans les ports.

b) Aux autorités locales, par le commandant de la force bloquante. Celles-ci doivent, à leur tour, faire connaître la déclaration aux consuls étrangers dans le port ou sur le littoral bloqué, afin d'en avertir les sujets et les navires neutres se trouvant en ce endroits.

La notification peut avoir lieu d'une manière quelconque, pourvu qu'elle atteigne les autorités locales. En tous cas, une notification aux autorités du port est suffisante.

Art. 68. — Si, par suite de la négligence du commandant de la force bloquante, une notification n'a pas été faite aux autorités locales, un navire neutre (1) sortant du port bloqué peut être admis à passer librement, à moins qu'ayant eu connaissance de l'existence du blocus il ne se soit rendu coupable d'une violation de celui-ci en entrant dans le port.

L'officier commandant peut en tout temps faire la notification requise.

Art. 69. — Pour que le blocus soit obligatoire aux termes de l'article 59, la notification prévue dans l'article 67 *a* suffit en ce qui concerne les navires approchant de la localité bloquée. Si une pareille notification n'a pas été donnée, la déclaration de blocus doit être notifiée à chaque navire approchant de la localité, conformément à l'article 74. Vis-à-vis des navires sortant d'une place bloquée, il suffit de la déclaration indiquée à l'article 67 *b* (comp. art. 75).

Art. 70. — Si un blocus est étendu au delà des limites fixées, une nouvelle déclaration et une nouvelle notification doivent être faites pour ce qui est du rayon auquel le blocus a été étendu.

(1) Si un navire ennemi est capturé dans ces conditions, il n'y a pas violation de blocus et, dès lors, une cargaison neutre se trouvant à bord du navire n'est pas passible de condamnation.

Si un blocus, après avoir été levé, vient à être repris, une nouvelle déclaration et une nouvelle notification sont nécessaires.

Art. 71. — La levée volontaire d'un blocus ou la diminution de son étendue doit être notifiée de la manière prescrite dans l'article 67.

Un blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite du mauvais temps, la force bloquante s'est momentanément éloignée.

Art. 72. — Un navire ne peut être capturé pour violation de blocus que s'il a une connaissance réelle ou présumée du blocus.

Art. 73. — Pour déterminer si la connaissance du blocus peut être présumée exister, on peut prendre en considération les circonstances suivantes :

a) La manière dont a été faite la notification et son étendue (comp. art. 67).

b) Le fait que la déclaration de blocus doit être notifiée le plus rapidement possible dans les ports allemands et alliés.

c) Le fait que le blocus ne doit pas être connu immédiatement dans les ports ennemis qui n'y sont pas soumis.

Art. 74. — Si un navire neutre (1) qui approche d'un port bloqué n'a pas connu ou ne peut être présumé avoir connu l'existence du blocus, une notification de la déclaration de blocus doit être faite au navire lui-même par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante. L'officier doit inscrire la notification sur le livre de bord du navire, avec indication de la date et de l'heure, ainsi que de la position géographique du navire à ce moment. Par cet acte, le blocus, en ce qui concerne sa déclaration et sa notification, devient obligatoire pour ce navire.

La notification faite au commandant d'un convoi est valable pour tous les navires convoyés.

Art. 75. — Si l'ennemi a empêché le commandant de la force bloquante de notifier la déclaration de blocus aux autorités locales, un navire neutre (2) qui sort du port bloqué a le droit de recevoir la notification spéciale prévue à l'article 74.

Si une semblable notification a une fois été faite et si le navire revient dans le port bloqué, on doit présumer que tous les navires sortant ultérieurement de ce port ont connaissance du blocus.

Art. 76. — Une violation de blocus doit être considérée comme existante lorsqu'un navire force ou essaye de forcer la ligne de blocus, dans l'intention d'entrer dans un port bloqué ou d'en sortir.

Par ligne de blocus il faut entendre la portion de mer continue se trouvant sous le contrôle des navires de guerre particuliers qui ont été désignés pour assurer l'effectivité du blocus.

La largeur de la ligne de blocus et sa position dépendent des conditions militaires et géographiques, ainsi que du nombre de navires dont on peut se servir. Conformément à l'article 58, la ligne de blocus ne doit jamais être établie de telle sorte que pour atteindre un port ou une côte neutre il faille la briser.

Art. 77. — Un navire ne peut être capturé pour violation de blocus que s'il a atteint la ligne de blocus en entrant ou en sortant.

Art. 78. — Un navire coupable de violation de blocus encourt la capture tant qu'il est poursuivi par un des navires de la force bloquante. Une capture ne peut pas être faite après que le blocus a été levé ou que la poursuite a été abandonnée. Mais le seul fait que le navire a atteint un port neutre ne saurait constituer par lui-même un abandon de poursuite.

Art. 79. — Il n'y a pas violation de blocus, par entrée dans un port bloqué, lorsque le navire est actuellement dirigé vers un port non bloqué, même si le navire a l'intention de continuer son voyage de ce port non bloqué vers un port bloqué ou si sa cargaison doit être réexpédiée de celui-là dans celui-ci.

(1) Si un navire ennemi est capturé dans ces conditions, il n'y a pas violation de blocus, et, dès lors, une cargaison neutre se trouvant à bord de ce navire n'est pas passible de condamnation.

(2) V. la note sur l'article 68.

Art. 80. — Un navire coupable de violation de blocus est sujet à capture et à condamnation. Sa cargaison est aussi susceptible de condamnation, à moins que le chargeur prouve qu'au moment du chargement de la marchandise il n'a ni connu ni pu connaître l'intention de violer le blocus.

En cas de doute, le commandant doit regarder la cargaison entière comme susceptible de condamnation.

Pour ce qui est du droit de saisir telles portions de la cargaison comme étant susceptibles de condamnation, sans une capture du navire, comparez article 121.

Section VI. — Procédure en cas d'arrêt, de visite et de capture.

Art. 81. — Dans le cas d'arrêt et de visite d'un navire portant un pavillon neutre, le commandant doit s'efforcer d'éviter de détourner le navire de la route de son voyage. Il doit, en général, causer au navire le moins d'ennuis possible. Plus particulièrement, il ne peut, dans aucunes circonstances, demander que le capitaine vienne à bord du vaisseau de guerre, ou envoie à celui-ci une chaloupe, des membres de l'équipage, les papiers du navire, etc.

Art. 82. — Si un commandant désire arrêter un navire, il ordonnera au navire de stopper au moyen de signaux et en faisant des appels de sirène. Au plus tard, simultanément avec le signal, le pavillon et la flamme seront arborés. Pendant la nuit, le pavillon doit être éclairé. Durant une poursuite il n'est pas nécessaire d'arborer le pavillon de guerre, et l'usage de n'importe quel pavillon de commerce est permis.

Art. 83. — Si le navire ne stoppe pas au signal, on tirera deux coups de semonce à blanc et, si c'est nécessaire, un coup à boulet au-dessus du navire. Si après cela le navire ne stoppe pas encore, ou s'il fait de la résistance, le commandant peut user de la force pour le faire stopper.

Art. 84. — Lorsque le navire se sera arrêté, le commandant envoie à bord du navire un officier, auquel est adjoint un second officier et pas plus de trois hommes de l'équipage pour agir comme témoins et assister l'officier. Ils sont transportés dans un canot non armé (portant un pavillon) avec l'équipage ordinaire. A l'abordage une partie des officiers portent leur sabre et les hommes ne sont pas armés. L'équipage resté dans le canot prend les armes.

Art. 85. — Si l'état de la mer ne rend pas possible l'envoi du canot, le commandant peut, en cas de graves soupçons, ordonner au navire de suivre une route déterminée, et il la suit lui-même, avec le vaisseau de guerre, jusqu'à ce qu'il puisse accomplir la visite.

Art. 86. — En général, pour exécuter la visite, l'officier monte à bord seulement avec le second officier, et, poliment mais fermement, il prie qu'on montre les papiers du navire. Si le capitaine refuse, l'officier commande alors de les montrer. Un nouveau refus entraîne la capture du navire.

Art. 87. — L'officier soumet les papiers du navire à un sérieux examen, et, autant que cela est possible, sans une enquête plus approfondie, il détermine l'identité du navire, d'après les indications des papiers (par le nom marqué sur la poupe, les signes de la cheminée, le pavillon de la Compagnie, le nom indiqué sur les canots et les bouées, etc.), la nationalité du navire, la durée du temps pendant lequel celui-ci a possédé cette nationalité, le port d'attache et de départ du navire, la destination du navire, l'espèce et la destination de la cargaison, etc.

Art. 88. — Si, après un examen de ses papiers, l'officier conclut que le navire n'est pas sujet à capture, il le laisse libre, avec l'approbation du commandant, après avoir fait une inscription sur le livre de bord et rédigé un certificat de nationalité (nom du navire qui fait la visite et la recherche, lieu de la visite, motifs de relaxe, nom et grade du commandant et de l'officier). Avant la mise en liberté, l'officier doit demander au capitaine une déclaration écrite sur le point de savoir s'il a des réclamations à formuler relativement à la manière dont la visite a été faite et, s'il a des réclamations à faire, sur la nature de celles-ci.

Art. 89. — Si le capitaine a à faire quelques réclamations, l'officier ajoutera à celles-ci un court rapport. Le commandant enverra alors ces réclamations en même temps que le rapport de l'officier et toutes ses propres explications directement au chef de l'Amirauté.

Art. 90. — Si, par l'examen des papiers, l'officier conclut qu'il existe des motifs de suspecter le navire, il procédera à une visite. Cette visite comprend une vérification plus minutieuse de l'identité du navire d'après les indications données par les papiers (changements dans les signes extérieurs, les marques distinctives, les marques maritimes, les désignations portées sur les plaques sont à noter) et un examen de l'exactitude des papiers et des indications de ceux-ci concernant le navire et la cargaison. La visite se poursuit par un interrogatoire du capitaine de l'équipage (dans le cas où il y a des motifs de soupçonner un transfert d'un pavillon sous un autre, et où la loi du pavillon détermine la composition nationale de l'équipage, une comparaison sera faite entre les signatures de l'équipage et celles existant sur le rôle d'équipage) et des passagers. On ne doit user d'aucune contrainte par menaces. Le navire et la cargaison doivent aussi être examinés. Cette dernière visite a lieu avec l'aide de l'équipage du canot, qui peut, si c'est nécessaire, être renforcé, et en présence du capitaine, à moins que celui-ci ne refuse. Le capitaine doit faire ouvrir les scellés et les emballages, ou indiquer la meilleure manière de les ouvrir. Autant que possible, des dommages doivent être évités.

Art. 91. — Dans le cas où la visite apparaît comme nécessaire, mais lorsqu'elle ne peut être accomplie dans le moment présent, elle sera remise à plus tard, en un lieu convenable. Si à raison de ce fait le navire est exposé à de réels dommages, le commandant doit procéder à une capture provisoire (comp. art. 97).

Art. 92. — Si, d'après le résultat de la visite, l'officier conclut que le navire n'est pas sujet à capture, le navire et la cargaison doivent être soigneusement rétablis dans leur condition antérieure, et la procédure esquissée dans les articles 88 et 89 doit être suivie, Les demandes de dommages-intérêts du capitaine doivent être, si possible, réglées par le capitaine avant la libération du navire.

Art. 93. — Si, d'après le résultat de la visite, il apparaît que seulement des parties de la cargaison sont sujettes à condamnation, le commandant décide s'il y a lieu à une capture du navire ou seulement à saisir les parties de la cargaison en question, comme il est prévu à l'article 121, ou s'il y a lieu de laisser partir le navire sans action ultérieure. Il ne peut être fait aucun abandon du droit de saisir contre le payement d'une somme d'argent (comp. aussi art. 46).

Art. 94. — Si, après un interrogatoire du capitaine, les circonstances montrent que le résultat de la visite est que le commandant estime que le navire doit être condamné, il sera, en général, procédé à une capture (comp. art. 119).

Art. 95. — La capture est effectuée au moyen d'un avertissement, dont un protocole est remis au capitaine, en plaçant sur le navire un équipage de prise et en hissant le pavillon de guerre. S'il est impossible de placer à bord un équipage de prise et en même temps de hisser le pavillon de guerre, on ordonnera au navire d'abaisser son pavillon et de suivre la route à lui désignée par le commandant. Le fait d'arborer le pavillon de guerre ne saurait transformer le navire en un navire de guerre.

Art. 96. — Le commandant doit donner le plus tôt possible avis de la capture au chef de l'Amirauté. Le rapport doit indiquer le nom du capitaine et du navire, le pavillon porté au temps de l'arrêt, l'époque, l'endroit et la raison de la capture. A l'arrivée du navire, une copie de ce rapport est envoyée au tribunal de prises (*Prisenämt*).

Art. 97. — Si, après qu'une capture a eu lieu, il est établi ultérieurement que le navire a été capturé illégalement, il sera relaxé immédiatement conformément à l'article 92. Le rapport indiqué à l'article 96 doit aussi être fait dans ce cas, exposant les raisons de mise en liberté du navire. Le chef de l'Amirauté doit transmettre ce rapport au Conseil des prises (*Prisengericht*).

Art. 98. — Si un navire capturé par l'ennemi est recapturé avant d'avoir été condamné et d'avoir servi à des entreprises belligérantes, il doit être relaxé si de la part de l'Empire allemand il n'y a pas de motifs de capture. Un rapport concernant cette relaxe doit être transmis directement au chef de l'Amirauté.

Section VII. — Traitement de l'équipage et des passagers des navires capturés.

Art. 99. — Si un navire est capturé dans les conditions indiquées à l'article 16 *b* (résistance armée) ou à l'article 55 *a* (participation à des opérations de guerre), les personnes à bord de ce navire, non incorporées dans les forces armées, qui ont pris part aux opérations de guerre ou ont fait une résistance armée sont traitées selon les usages de la guerre. Les autres individus appartenant à l'équipage sont faits prisonniers de guerre. Pour la situation des équipages de navires de commerce armés, voyez l'Annexe.

Art. 100. — Si un navire est capturé dans les conditions indiquées aux articles 10 à 16 *a* comme navire ennemi, ou dans les conditions indiquées à l'article 55 *b*, *c*, *d*, comme coupable d'assistance hostile, le capitaine, les officiers et les membres de l'équipage, s'ils sont sujets d'un État ennemi, ne sont pas faits prisonniers de guerre, à condition qu'ils s'obligent, par un engagement écrit et formel, à ne prendre aucuns services ayant rapport avec les opérations de guerre de l'ennemi pendant la durée des hostilités.

Les membres de l'équipage qui sont sujets d'un État neutre doivent être laissés libres sans aucunes conditions.

Si le capitaine et les officiers sont sujets d'un État neutre, ils doivent être laissés libres, à condition de donner une promesse écrite et formelle de ne pas accepter de service à bord d'un navire ennemi pendant la durée de la guerre.

Art. 101. — Si un navire neutre est capturé dans les conditions indiquées à l'article 39 pour transport de contrebande, ou aux articles 77 et 78 pour violation de blocus, ou à l'article 51 pour assistance hostile, tout l'équipage du navire, capitaine et officiers compris, doit être laissé libre sans condition.

Art. 102. — La mise en liberté est accomplie par un débarquement du navire capturé. Les personnes requises comme témoins doivent être retenues. Les noms des sujets ennemis et neutres laissés libres conditionnellement doivent être envoyés directement au chef de l'Amirauté, afin qu'ils soient communiqués au gouvernement ennemi.

Art. 103. — Les passagers se trouvant à bord des navires capturés ne doivent pas être privés de leur liberté, et doivent être mis en liberté aussitôt que possible, à moins qu'ils ne soient requis comme témoins.

Art. 104. — *a*) Le traitement de prisonniers de guerre doit, autant que le permettent les conditions de la guerre navale, être conforme aux articles 4 à 20 de l'Annexe à la convention IV de la Deuxième Conférence de la Haye.

b) Le capitaine et l'équipage d'un navire capturé, à moins qu'ils ne soient prisonniers de guerre, doivent continuer à s'acquitter de leurs anciens devoirs jusqu'à leur mise en liberté. Autant qu'il est possible, l'usage de la force doit être évité. Dans la mesure où les circonstances de la guerre le permettent, ils restent en possession de leurs droits.

c) Les droits des passagers à bord d'un navire capturé ne doivent être restreints que dans des cas urgents, par exemple à cause d'un acte contraire à la neutralité (comp. art. 54).

Art. 105. — Si les circonstances l'exigent, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire capturé peuvent être placées à bord d'un autre navire, même d'un navire de guerre. Ils ne peuvent rester à bord du navire de guerre que pendant le temps qu'il sera absolument nécessaire.

Section VIII. — Traitement des navires capturés et des cargaisons saisies.

Art. 106. — Immédiatement après la capture d'un navire et la saisie de marchandises, le commandant doit faire les démarches nécessaires pour leur sûreté et pour la procédure devant le Conseil des prises (*Prisengericht*).

Art. 107. — Si les circonstances sont telles qu'elles exigent une séparation prématurée entre le navire de guerre et le navire capturé, l'exécution de ces mesures doit être confiée à l'officier commandant l'équipage de prise.

Art. 108. — Le commandant doit immédiatement prendre possession des papiers du navire, c'est-à-dire de tous les papiers trouvés à bord qui peuvent avoir de la valeur comme preuve devant le Conseil des prises (*Prisengericht*).

Ces papiers doivent être gardés dans l'état où ils ont été trouvés, et ils seront classés et numérotés. Un inventaire de ces papiers sera rédigé et signé par le commandant et le capitaine. Les papiers et l'inventaire doivent être scellés avec le sceau officiel du navire de guerre et le sceau du capitaine, ainsi qu'un état de la condition du navire et de la cargaison, et une copie du rapport prévu à l'article 96 sera envoyée à l'officier de l'équipage de prise pour sa mise en bonne garde et une transmission ultérieure au tribunal de prises (*Prisenämt*).

S le capitaine refuse de signer et d'apposer son sceau, mention en sera faite au bas de l'inventaire.

Si des papiers sont découverts postérieurement ou ont été détruits ou jetés par dessus bord en présence de témoins, un protocole des déclarations des témoins doit être aussi adressé au tribunal de prises (*Prisenämt*).

Art. 109. — Un inventaire doit être fait, signé comme il est prévu à l'article 108, de l'argent et des objets de valeur trouvés à bord, et une copie de cet inventaire doit être délivrée au capitaine et transmise au tribunal de prises (*Prisenämt*).

Le commandant prendra les mesures convenables pour empêcher qu'on s'approprie quelque partie de la cargaison, de l'équipement et des provisions du navire. Le navire, en même temps que son équipement, ses provisions et la cargaison, seront traités et administrés avec le plus grand soin.

Art. 110. — En cas de nécessité, les navires de Sa Majesté et les navires de guerre d'un État allié, ainsi que les navires capturés peuvent prendre des parties de la cargaison, de l'équipement et des provisions des navires ennemis capturés pour subvenir à leurs besoins, autant que les marchandises prises ne sont pas indiscutablement une propriété neutre. Un reçu doit être donné.

La même règle ne peut être admise en ce qui concerne les navires neutres que si le capitaine peut être amené à vendre les objets en question ou à s'en dessaisir dans les conditions indiquées dans l'article 46, ou si les objets sont sujets à condamnation d'après les articles 117 ou 121 concernant la destruction ou la relaxe du navire neutre. Des actes faits en contravention à ces prescriptions devraient permettre à la puissance neutre de soutenir des réclamations valables.

En ce qui concerne un enlèvement par l'équipage de prise, voyez article 127.

Art. 111. — Le commandant doit amener de la manière la plus diligente et la plus sûre possible le navire dans un port allemand ou dans le port d'une puissance alliée.

Une prise ne peut être conduite dans un port neutre que si la puissance neutre permet l'entrée de prises dans ce port. Une prise peut être amenée dans un port neutre pour raison d'avarie, de mauvais temps ou de manque de combustibles ou de provisions. Dans ces derniers cas, elle doit repartir aussitôt que la cause qui a motivé son entrée a disparu.

Le commandant donne à l'officier de l'équipage de prise les instructions écrites nécessaires en ce qui concerne le voyage et compose l'équipage de façon que l'officier puisse rester sur le navire.

Art. 112. — Le commandant peut faire usage d'un navire ennemi capturé dans les circonstances indiquées aux articles 10 à 16 *b* comme navire auxiliaire, ou peut le détruire si l'usage du navire lui apparaît comme peu propre ou peu sûr. La même règle est applicable à un navire capturé dans les circonstances prévues à l'article 56, pourvu qu'on soit certain qu'il peut être prouvé devant le Conseil des prises (*Prisengericht*) que le navire est coupable d'avoir rendu des services hostiles d'une espèce grave.

La transformation d'un navire en navire de guerre est soumise aux conditions mentionnées dans la convention VII de la Deuxième Conférence de la Haye.

Art. 113. — Dans le cas où un navire neutre a été capturé dans les circonstances indiquées dans l'article 39 pour transport de contrebande, ou dans les articles 77 et 78 pour

violation de blocus, ou dans l'article 51 pour assistance hostile, le commandant est autorisé à détruire le navire, pourvu que :

a) Le navire soit sujet à condamnation (comp. art. 41, 51 et 80) ; et de plus

b) Que l'entrée dans un port serait susceptible de mettre le navire de guerre en danger ou de nature à empêcher le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. Parmi les circonstances possibles à cet égard, on peut, par exemple, citer les suivantes :

α) Le navire, en raison de son mauvais état ou de son manque de provisions, ne peut pas entrer dans un port ; ou

β) Le navire ne peut pas suivre le navire de guerre, et, dès lors, est exposé à reprise ; et

γ) La proximité de forces ennemies donne des motifs de craindre une reprise ; ou

δ) Le navire de guerre n'est pas à même de fournir un équipage de prise suffisant.

Art. 114. — Le capitaine, avant de se décider à la destruction d'un navire, doit se demander si le dommage en cela causé à l'ennemi équivaut au dédommagement qu'il faudra payer pour la destruction des parties de la cargaison non sujettes à condamnation (comp. art. 18, 42, 51, 56 et 80) et qui sont détruites en même temps.

Art. 115. — Si un navire neutre est détruit et si le Conseil des prises (*Prisengericht*) pense que les circonstances énumérées à l'article 113 *b* n'existent pas, les propriétaires du navire et de la cargaison, que ceux-ci soient ou non susceptibles de condamnation, ont le droit de demander des dommages-intérêts. Si les circonstances en question existent, mais si le navire ou les marchandises neutres détruits apparaissent comme non susceptibles de condamnation, les propriétaires ont le droit de demander des dommages-intérêts.

Art. 116. — Avant de procéder à la destruction du navire, il y a lieu de mettre en sûreté toutes les personnes à bord ; et, si possible, leurs biens et les papiers de bord, ainsi que toutes autres pièces qui, d'après les intéressés, peuvent être utiles pour le jugement du Conseil des prises (*Prisengericht*), doivent être transbordés par le commandant.

Art. 117. — Si les circonstances permettent le sauvetage de parties de la cargaison ou de l'équipement, il y a lieu de songer d'abord aux besoins du navire de guerre lui-même, et ensuite aux dédommagements qu'il y aura à payer (comp. art. 114 et 115).

Art. 118. — En détruisant des navires, tous les soins possibles seront pris pour qu'aucune entrave ne soit causée par là à la navigation neutre.

Art. 119. — Si le commandant est d'avis qu'il est impossible de faire entrer le navire capturé dans un port et si ce navire ne doit pas être détruit, le commandant peut le relaxer conformément à l'article 92.

Art. 120. — Si le commandant met en liberté un navire ennemi capturé (voyez art. 112) ou s'il décide de ne pas procéder à une capture, les parties de la cargaison qui sont sujettes à saisie d'après les articles 19 et 56 peuvent être détruites.

Art. 121. — Si le commandant met en liberté un navire neutre capturé (voyez art. 113) ou s'il décide de ne pas procéder à une capture, il ne peut saisir, et dans des circonstances particulières détruire même les parties de la cargaison sujettes à condamnation, que dans le cas où pourraient être compromis la sécurité du navire de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé.

Mention doit être faite sur le livre de bord du navire arrêté des marchandises transbordées par le capteur ou détruites. Le commandant doit obtenir du capitaine des copies certifiées de tous papiers y relatifs. Aussitôt que les marchandises auront été transbordées ou détruites, et que les formalités auront été accomplies, le capitaine peut être autorisé à continuer son voyage.

Si le commandant a usé du droit ci-dessus indiqué et que d'après le Conseil des prises (*Prisengericht*) les circonstances particulières mentionnées n'existaient pas, les propriétaires des marchandises auront toujours droit à un dédommagement pour les dommages soufferts. La même règle est applicable quand les marchandises saisies sont reconnues n'être pas passibles de condamnation.

Art. 122. — Dans le cas où le navire n'est pas capturé mais où les marchandises sont saisies, les dispositions des articles 96, 108 et 109 trouvent leur application, sauf que

dans les cas prévus aux articles 46 et 121 le tribunal de prises (*Prisenämt*) reçoit seulement des copies des papiers. Les marchandises doivent être transbordées à la plus proche occasion conformément à l'article 131.

Art. 123. — Dans tous les cas de destruction de navires ou de marchandises, il y aura lieu d'envoyer au chef de l'Amirauté, aux fins de transmission ultérieure au Conseil des prises (*Prisengericht*), les documents suivants :

a) Les papiers et autres pièces de preuve ;

b) Un protocole relatif à la destruction, aux motifs de celle-ci et aux circonstances qui l'ont accompagnée.

De plus, un avis télégraphique de la destruction d'un navire neutre, avec une brève indication des motifs de celle-ci, doit être envoyé le plus tôt possible au chef de l'Amirauté.

SECTION IX. — DROITS ET DEVOIRS DE L'OFFICIER DE L'ÉQUIPAGE DE PRISE.

Art. 124. — L'officier de l'équipage de prise a le commandement du navire capturé, et à cet égard il a les droits et les devoirs du commandant du navire capteur. Il doit prendre toutes les mesures pour mettre le navire en sûreté et assurer l'observation des prescriptions indiquées dans les sections VII et VIII.

Art. 125. — Il pourvoit à la continuation des écritures sur le livre du navire, et tient un livre de ses propres faits depuis le moment où il est venu à bord, dans lequel sont relatés tous les événements concernant le voyage, le navire, la cargaison et les personnes.

Art. 126. — Il doit se préparer et chercher à empêcher toutes tentatives du personnel du navire pour reprendre le contrôle de celui-ci. On doit éviter les mesures de force qui ne sont pas nécessaires.

Art. 127. — En présence du capitaine et, en en donnant réception, il peut s'emparer de telles parties de la cargaison qu'il sera nécessaire pour l'accomplissement de ses devoirs.

Art 128. — S'il est nécessaire, l'officier de l'équipage de prise peut mettre des personnes à bord d'autres vaisseaux et, autant qu'il peut le faire d'après l'article 110, opérer un transbordement de parties de la cargaison. Les motifs de ces actes seront indiqués sur le livre. De pareils actes sont toujours justifiés s'ils ont lieu dans l'intérêt de la sécurité des personnes ou de la conservation de la cargaison.

Art. 129. — S'il est impossible de conduire le navire dans le port qui a été désigné, l'officier peut l'amener dans un autre port où des prises peuvent entrer (voyez art. 111). Si cela est également impossible, il peut, dans les conditions indiquées aux articles 112 à 118, procéder à la destruction du navire, après que des mesures convenables auront été prises pour la sûreté des personnes, des papiers et des matériaux de preuve à bord du navire. Les dispositions de l'article 123 doivent être observées.

Art. 130. — Immédiatement après l'arrivée au port, l'officier de l'équipage de prise recevra des ordres ultérieurs par le télégraphe du chef de l'Amirauté.

Art. 131. — Si le port atteint par le navire est un port allemand ou un port appartenant à une puissance alliée, ou encore un port neutre dans lequel il soit ordinairement permis de faire entrer des prises, l'officier de l'équipage de prise doit abandonner la prise. Dans un port allemand, la prise sera remise à l'autorité particulière du port ; dans les autres cas, elle sera remise au représentant consulaire de l'Empire allemand ou d'un État allié, en même temps que les papiers, rapports et autres matériaux de preuve, en vue d'une transmission ultérieure au tribunal de prises (*Prisenämt*). En même temps, les personnes qui d'après l'article 102 doivent être laissées libres seront mises en liberté, à moins que leur rétention comme témoins ne soit nécessaire.

806

Allemagne. — Annexe a l'ordonnance des prises du 30 septembre 1909, en date du 22 juin 1914, et publiée le 3 aout 1914 (*Reichsgesetzblatt*, 1914, n° 50, p. 300).

Le chef de l'État-major de la marine. — A. 1512. II. — Ordre adressé aux officiers généraux et commandants de la marine en ce qui concerne la conduite qu'ils doivent observer lorsqu'ils rencontrent des navires de commerce armés pendant la guerre.

Berlin, 22 juin 1914.

1° L'exercice du droit d'arrêt, de visite et de capture ainsi que toute attaque opérés par un navire de commerce armé contre un navire de commerce allemand ou neutre constituent une piraterie. L'équipage doit être traité suivant les règles relatives à la loi martiale extraordinaire.

2° Si un navire de commerce armé oppose une résistance armée aux mesures autorisées par le droit de prise, une pareille résistance doit être réprimée par tous moyens effectifs. Le gouvernement ennemi encourt la responsabilité de tous dommages causés au navire, à la cargaison et aux passagers. L'équipage doit être traité comme prisonnier de guerre. Les passagers doivent être laissés libres, à moins qu'il n'apparaisse qu'ils ont pris part à la résistance. Dans ce dernier cas, il peut être procédé contre eux suivant la loi martiale extraordinaire.

von Pohl.

807

Allemagne. — Ordonnance relative a la contrebande de guerre, en date du 18 octobre 1914 (*Reichsgesetzblatt* du 18 octobre 1914, p. 441).

J'ordonne que, dans l'ordonnance des prises du 30 septembre 1909 (1), soient ajoutés, dans l'article 23, les deux numéros suivants :

15. Le cuivre (non travaillé).
16. Le plomb en lingots, en feuilles ou en tuyaux.

Berlin, 18 octobre 1914.

Delbruck.

808

Allemagne. — Ordonnance relative a la contrebande de guerre, en date du 23 novembre 1914 (*Reichsgesetzblatt* du 23 novembre 1914, p. 481).

J'ordonne, comme addition à l'ordonnance du 18 octobre 1914 (2), que dans l'ordon-

(1) V. ci-dessus, p. 226.
(2) V. le texte qui précède.

nance des prises du 30 septembre 1909 soient ajoutés, à l'article 23, les deux numéros suivants :

17. Bois de tous genres, bruts ou travaillés (spécialement ceux ébranchés, sciés, rabotés, rainés), charbon de bois fossile dont on extrait le goudron.

18. Soufre, brut ou raffiné, acide sulfurique.

Berlin, 23 novembre 1914.

DELBRUCK.

809

Allemagne. — ORDONNANCE RELATIVE A LA CONTREBANDE DE GUERRE, EN DATE DU 14 DÉCEMBRE 1914 (*Reichsgesetzblatt* du 14 décembre 1914, p. 509).

Comme supplément à l'ordonnance du 23 novembre 1914 (1), j'ordonne que les deux numéros suivants seront ajoutés à l'article 23 de l'ordonnance des prises du 30 septembre 1909 :

19. Aluminium.

20. Nickel.

Berlin, 14 décembre 1914.

DELBRUCK.

810

Allemagne. — ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DES PRISES DU 30 SEPTEMBRE 1909 RELATIVE SPÉCIALEMENT A LA CONTREBANDE DE GUERRE, EN DATE DU 18 AVRIL 1915 (*Reichsgesetzblatt* du 20 avril 1915, p. 227).

En réponse aux règles adoptées par l'Angleterre et ses alliés, non conformes à la déclaration de Londres sur le droit maritime du 26 février 1909, j'adopte, pour la présente guerre, les amendements suivants à l'ordonnance des prises du 30 septembre 1909 et à ses suppléments des 18 octobre, 23 novembre et 14 décembre 1914 (2).

Les articles 21, 23, 27, 33, 35, 40 et les additions à l'article 23 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Article 21. — Les articles et matériaux suivants seront considérés comme contrebande de guerre à titre de contrebande absolue :

1. Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport, ainsi que leurs pièces détachées caractérisées.

2. Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature, et leurs pièces détachées caractérisées.

3. Les poudres et explosifs de toutes sortes.

4. Les affûts, caissons, avant-trains, voitures de munitions, cuisines de campagne, fours de campagne, voitures de provisions, forges de campagne, projecteurs, et leurs pièces détachées caractérisées.

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. ci-dessus, p. 226, et les textes qui précèdent.

5. Les télémètres et leurs pièces détachées caractérisées.
6. Les jumelles, télescopes, chronomètres et les divers instruments nautiques.
7. Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés de toute nature.
8. Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre.
9. Les harnachements militaires de toute nature caractérisés.
10. Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées.
11. Les plaques de blindage.
12. Le plomb en lingots, en feuilles ou en tuyaux.
13. Les fils de fer barbelés et les instruments employés à les fixer et à les couper.
14. Les tôles d'acier.
15. Les bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre.
16. Les appareils de signaux phoniques sous-marins.
17. Les aéroplanes, les aérostats, ballons et aéronefs de toute nature, leurs pièces détachées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation.
18. Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication ou la réparation des armes ou du matériel militaire terrestre ou naval.
19. Les tours de toute sorte.
20. Le bois pour les mines.
21. Les charbons et cokes.
22. Le lin.

Article 23. — Les articles et matériaux suivants, servant aux usages militaires aussi bien qu'aux usages pacifiques, sont considérés comme contrebande de guerre à titre de contrebande conditionnelle :

1. Les vivres.
2. Les fourrages et matières propres à la nourriture des animaux.
3. Les vêtements, les tissus d'habillement et les chaussures, propres à des usages militaires.
4. La laine brute ou travaillée et les étoffes de laine.
5. L'or et l'argent monnayés et en lingots, le papier-monnaie.
6. Les véhicules et automobiles nécessaires à la guerre et leurs parties séparées caractérisées.
7. Les pneumatiques et bandages, ainsi que les articles ou matériaux spécialement propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation.
8. Le caoutchouc et la gutta-percha, ainsi que les objets qui en sont composés.
9. Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.
10. Les combustibles autres que le charbon et le coke, les matières lubrifiantes.
11. Le soufre, l'acide sulfurique, le salpêtre.
12. Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.
13. Les minerais suivants : wolfrémite, schélite, molybdénite, minerai de nickel, minerai de chrome, minerai de fer hématite, minerai de manganèse, minerai de fer et plomb.
14. Les métaux suivants : wolfram, molybdenum, vanadium, nickel, sélénium, cobalt, saumon de fer hématite, manganèse, aluminium, cuivre.
15. L'antimoine, ainsi que les sulfates et oxydes d'antimoine.
16. Les alliages de fer, y compris ceux de wolfram, de molybdenum, de manganèse, de vanadium et de chrome.
17. Les objets de harnachement et de sellerie.
18. Le cuir, manufacturé ou non, propre à la confection des selles, des harnachements ou des bottes à usage militaire.
19. Les matières tannantes, y compris leurs extraits utilisables.

20. Les bois de toute nature, travaillés ou bruts, façonnés, sciés, rabotés, rainés, excepté le bois pour les mines et le charbon de terre.

21. Les navires, bateaux et embarcations de tous genres, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées.

Article 27. — Les articles suivants ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre :

1. Le coton brut, la soie brute, le jute brut, le chanvre brut.
2. La résine, la laque, le houblon.
3. Les peaux brutes, l'os, la corne, l'ivoire.
4. Les engrais naturels et artificiels.
5. La terre, l'argile, la chaux, la craie, la pierre, y compris le marbre, la brique, les tuiles et ardoises.
6. Les porcelaines et verreries.
7. Le papier et les matériaux nécessaires à sa fabrication.
8. Le savon, les couleurs, y compris les matériaux nécessaires à leur fabrication, et les vernis.
9. Le chlorure de chaux, la soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, l'ammoniaque, le sulfate d'ammoniaque et le sulfate de cuivre.
10. Les machines pour l'agriculture, les mines, les industries textiles et l'imprimerie.
11. Les pierres précieuses, les pierres fines, les perles, la nacre, les coraux.
12. Les horloges, pendules et montres, sauf les chronomètres.
13. Les articles de mode et de luxe.
14. Les plumes de toute espèce, les cheveux et les soies.
15. Les objets d'ameublement, les meubles et fournitures de bureau.

Article 33. — En l'absence de preuve contraire, la destination ennemie dont il est parlé dans l'article 32 doit être présumée : *a*) lorsque les marchandises sont consignées à une autorité ennemie ou à un agent de celle-ci ou à un commerçant qu'on sait avoir livré des articles de l'espèce en question ou des produits de ceux-ci aux forces armées ou aux administrations de l'Etat ennemi ; *b*) lorsque les marchandises sont consignées à ordre, lorsque les papiers du navire n'indiquent pas le consignataire, ou lorsque les marchandises sont consignées à une personne en territoire ennemi ou en territoire occupé par l'ennemi ; *c*) lorsque les marchandises sont destinées à une place armée de l'ennemi ou à une place servant de base d'opération ou de ravitaillement pour les forces armées de l'ennemi.

Des navires de commerce eux-mêmes ne sont pas à considérer comme destinés aux forces armées ou aux administrations de l'ennemi par le seul fait qu'ils sont trouvés faisant route vers une des places indiquées à la lettre *c*.

Article 35. — Des articles de contrebande conditionnelle sont susceptibles de saisie seulement sur un navire faisant route vers un territoire ennemi ou occupé par l'ennemi ou vers les forces armées de l'ennemi, et lorsque le navire ne doit pas décharger ces articles dans un port neutre intermédiaire, c'est-à-dire dans un port que le navire doit toucher avant de parvenir au terme désigné de son voyage.

Le présent paragraphe ne doit pas recevoir d'application si les conditions indiquées à l'article 33, lettre *b* existent ou si le navire est dirigé vers un pays neutre dont on sait que le gouvernement ennemi reçoit des articles de l'espèce en question.

Article 40. — Un navire ne peut pas être capturé en raison d'un transport de contrebande précédemment effectué mais terminé. Toutefois, si un navire a transporté de la contrebande à l'ennemi contrairement aux indications de ses papiers, il sera susceptible de capture et de condamnation jusqu'à la fin de la guerre.

Cette ordonnance aura effet le jour de sa promulgation.

Grand quartier général, 18 avril 1915.

GUILLAUME.
VON TIRPITZ.

811

Allemagne. — Ordonnance relative a la contrebande de guerre, en date du 3 juin 1916 (*Reichsgesetzblatt* du 3 juin 1916, p. 215).

J'ordonne que, dans l'article 23 de l'ordonnance du 18 avril 1915 (1), modificative de l'ordonnance des prises du 30 septembre 1909 (2), soit ajouté le numéro suivant :

22. Le ciment.

Berlin, 3 juin 1916.

812

Allemagne. — Ordonnance concernant les modifications apportées au règlement des prises du 30 septembre 1909, spécialement en ce qui concerne la contrebande de guerre, en date du 22 juillet 1916 (*Reichsgesetzblatt* du 22 juillet 1916).

Par mesure de représailles contre les dispositions prises par l'Angleterre et les Alliés et dérogatoires à la déclaration de Londres du 26 février 1909 sur le droit de la guerre maritime, j'approuve, pour la durée de la guerre, les modifications suivantes du règlement des prises du 30 septembre 1909, ainsi que des dispositions additionnelles des 18 octobre, 23 novembre et 14 décembre 1914, du 18 avril 1915 et du 3 juin 1916 (3).

Les dispositions suivantes seront mises à la place des articles 21, 23, 27, 30 et 33, ainsi que des additions à l'article 23 :

Article 21. — Seront considérés comme contrebande de guerre les matières et objets suivants, compris sous la dénomination de « contrebande absolue » :

1. Les armes de toutes espèces, y compris les armes servant à des sports, leurs parties constitutives ainsi que les produits intermédiaires qui sont propres à leur fabrication.

2. Les projectiles, cartouches et gargousses de toutes espèces, leurs parties constitutives ainsi que les produits intermédiaires qui sont propres à leur fabrication.

3. La poudre à canon et les matières explosives de toutes espèces, les corps producteurs de fumée et de lumière, les matières incendiaires, les engins générateurs de gaz et les matières qui sont propres à leur fabrication, y compris : l'acide nitrique et les nitrates de toutes espèces, l'ammoniaque, l'eau ammoniacale, le sel ammoniaque, les sels d'ammonium ; le soufre, l'anhydride sulfureux, l'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant (oleum), le sulfure de carbone ; l'acide acétique, les sels acétiques (acétates), par exemple l'acétate de calcium, l'éther acétique, l'éther formique, l'éther sulfurique, l'acétone ; l'alcool éthylique et l'alcool méthylique (esprit), par exemple l'esprit sulfite, l'urée ; les résinates, le camphre et la térébenthine (huile et essence), le carbure de calcium ; la cyanamide ; le cyanure de sodium, le phosphore et ses composés, le chlorate et le perchlorate de soude, de baryum et de calcium ; le chlore et la chlorydrine ; le brôme ; le phosgène ; le bichlorure d'étain le mercure ; la poix ; le goudron, y compris le goudron de bois, l'huile de goudron de bois, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte, l'acide phénique (carbolique), le crésol, la naphtaline ainsi que ses mélanges

(1) V. le texte qui précède.
(2) V. ci-dessus, p. 226.
(3) V. ci-dessus, p. 226, 244, 245 et 248.

et ses dérivés ; l'aniline et ses dérivés ; la glycérine ; le bioxyde de manganèse ; l'arsenic et ses composés.

4. Les tubes de canon, les affûts, les caissons, les fourgons, les cuisines de campagne, les voitures à four, les voitures de ravitaillement, les forges de campagne, les projecteurs, le matériel de projecteur et ses parties constitutives.

5. Les télémètres et leurs parties constitutives.

6. Les jumelles, les télescopes, les chronomètres, les instruments nautiques et d'artillerie de toutes espèces.

7. Les effets d'habillement et d'équipement qui sont visiblement de nature militaire.

8. Les bêtes de selle, de trait et de charge propres, actuellement ou à l'avenir, à des usages militaires.

9. Les harnais de toutes espèces, servant visiblement à des usages militaires.

10. Le matériel de campement et ses parties constitutives.

11. Les plaques de blindage.

12. Le fil d'acier et le fil de fer ; le fil barbelé, ainsi que les instruments qui servent à le fixer et à le découper.

13. Les tôles étamées ou zinguées.

14. Les navires de guerre et autres embarcations de guerre, ainsi que les parties qui d'après la constitution propre ne peuvent être utilisées que sur une embarcation de guerre ; les lames de fer et l'acier servant à la construction de navires.

15. Les trompes à signaux sous-marins.

16. Les aérostats et les appareils d'aviation de toutes espèces, leurs parties constitutives et leurs accessoires, les objets et les matières qui peuvent servir à l'aérostation ou à l'aviation, la baudruche.

17. Les articles de photographie.

18. Les instruments et les appareils qui sont destinés exclusivement à la fabrication et à la réparation d'armes et de matériel de guerre.

19. Les tours, machines et instruments qui sont employés à la fabrication des munitions.

20. Les articles électriques, fabriqués pour servir à la guerre.

21. Le bois de charpente pour les mines, y compris le bois brut, peu travaillé, destiné à être employé dans les mines, le jonc des Indes, le bambou, le liège, y compris la farine (poudre) de liège.

22. Les charbons et les cokes.

23. Le lin, le chanvre, le jute, les fibres végétales et les fils fabriqués avec ces matières.

24. La laine brute, peignée ou cardée ; les déchets de laine, les flocons de laine et les peignons de laine ; les fils de laine cardée, les fils d'estome, le crin animal de toute espèce ainsi que les flocons, peignons et fils de crin animal.

25. Le coton brut, les filaments de coton (linters), les déchets de coton, les fils de coton, les étoffes de coton et autres produits de coton qui peuvent être employés à la fabrication d'explosifs.

26. Les tonneaux de toutes espèces et leurs parties constitutives.

27. L'or, l'argent, monnayés et en barres, le papier-monnaie, les effets de commerce escomptables et les valeurs (fonds) négociables.

28. Les roues caoutchoutées pour automobiles ainsi que les objets et toutes matières qui sont employés spécialement à la fabrication et à la réparation des roues caoutchoutées.

29. Le caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, les déchets de caoutchouc, les solutions de caoutchouc, les pâtes de caoutchouc ou n'importe quelles autres préparations contenant du caoutchouc), le ballatta et la gutta-percha ainsi que les espèces suivantes de caoutchouc, savoir : le Bornéo, le Guayuk, le Jolutong, le Palembang et toutes les autres substances contenant du caoutchouc, ensuite les objets qui sont fabriqués en tout ou en partie en caoutchouc.

30. Les huiles minérales (y compris les pétroles bruts, le pétrole lampant, la benzine, le naphte, la gazoline).

31. Les substances lubrifiantes.

32. Les substances coriaires de toutes espèces, y compris le québrache et les extraits employés en tannage.

33. Les peaux de bœufs, de buffle et de cheval ; les peaux de veau, de porc, de chèvre et de gibier ; ensuite le cuir, préparé ou brut, en tant qu'il peut être utilisé pour la fabrication des selles, harnais, chaussures militaires et effets d'habillement militaires ; les courroies sans fin, le cuir hydraulique et le cuir de pompe.

34. Les minerais suivants : les minerais wolfram ou de tungstène (wolframite et schéelite), minerai de molybdène, les minerais de manganèse, les minerais de nickel, de chrome, de zinc, de plomb, l'hématite, le pyrite et ses déchets, les minerais de cuivre.

35. L'aluminium, les sels d'aluminium, l'argile calcinée, la bauxite.

36. L'antimoine ainsi que ses composés sulfurés et oxydés.

37. Le feldspath.

38. Les métaux suivants : le wolfram (tungstène), le molybdène, le vanadium, le nickel, le sélénium, le cobalt ; la fonte hématite ; le manganèse, et spécialement ses alliages ; le cuivre, et spécialement ses alliages ; l'étain, le plomb.

39. Les alliages de fer, y compris le ferro-tungstène, le ferro-manganèse, ferro-vanadium et ferro-chrome.

Article 23. — Seront considérés comme contrebande de guerre les objets et matières suivantes qui peuvent être employées autant à la guerre qu'à des usages pacifiques et qui sont compris sous la dénomination de « contrebande relative » :

1. Les vivres : substances de toute espèce servant à l'alimentation des bestiaux.

2. Fourrages ; et les graines, noix et noyaux oléagineux, les huiles et graisses animales, de poisson et végétales, à l'exception des huiles volatiles pouvant servir de matière lubrifiante.

3. Les objets suivants, en tant qu'ils sont propres à servir à la guerre : effets d'habillement, étoffes pour habits, chaussures, peaux et fourrures qui peuvent servir à la fabrication de vêtements, de bottes et de souliers.

4. Les véhicules de toute espèce qui peuvent être employés à la guerre, leurs parties constitutives et leurs accessoires, notamment toutes les automobiles.

5. Le matériel de chemin de fer, fixe et roulant, le matériel télégraphique, radiotélégraphique et téléphonique.

6. Les matériaux de chauffage, excepté les charbons, les cokes et les huiles minérales.

7. Les fers à cheval et les matériels de maréchalerie.

8. Les harnais et les selles (sellerie).

9. Les bateaux, les barques et les embarcations de toutes espèces, les docks flottants et les appareils pour bassins de radoub (cales sèches), ainsi que leurs parties constitutives.

10. Le ciment.

11. Les bois de toutes espèces, bruts ou travaillés (notamment aussi les bois taillés, sciés, rabotés, rainés), excepté le bois de charpente pour les mines, etc. (V. article 21, nº 21).

Article 27. — Ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre les objets suivants

1. La soie grège.

2. La résine, la laque, le houblon.

3. Les cornes, les os et l'ivoire.

4. L'engrais naturel et chimique.

5. Les terres, la chaux, la craie, les pierres y compris le marbre, les briques, l'ardoise et les tuiles.

6. La porcelaine et le verre.

7. Le papier et les substances préparées pour servir à sa fabrication.

8. Le savon, les couleurs, y compris les matières destinées exclusivement à leur fabrication, et le vernis.

9. Le chlorure de chaux, le carbonate de soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, le sulfate de cuivre.

10. Les machines spéciales pour l'agriculture, l'industrie textile et l'imprimerie.

11. Les pierres précieuses, les pierres demi-précieuses, les perles, la nacre et les coraux.

12. Les horloges, cartels, pendules et montres, excepté les chronomètres.

13. Les modes et la bijouterie.

14. Les plumes de toute espèce.

15. Les objets servant à l'ameublement et à la garniture des appartements ; meubles et articles de bureau.

Article 30. — La destination ennemie dont il est parlé sous l'article 29 sera admise sans autre forme de procédure :

a) Si la marchandise est destinée à être déchargée dans un port ennemi ou à être délivrée aux forces ennemies ;

b) Si le bateau ne doit faire escale que dans des ports ennemis ou s'il doit toucher à un port ennemi ou joindre les forces ennemies avant qu'il n'atteigne le port neutre qui est le lieu de destination de la marchandise.

On admettra, à moins que les circonstances ne contredisent une pareille déduction, la destination ennemie dont il est parlé sous l'article 29, sans avoir égard au port de destination du bateau, si l'envoi est adressé :

a) Directement ou indirectement à une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité, ou

b) A ordre ou à un destinataire qu'il est impossible d'identifier au moyen des papiers de bord, ou directement ou indirectement à une personne qui séjourne dans le territoire ennemi ou dans le territoire occupé par l'ennemi ou qui a, pendant la guerre présente, fourni directement ou indirectement de la contrebande à destination des territoires ennemis ou occupés par l'ennemi ou à une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité.

Article 33. — A moins que les circonstances ne contredisent une pareille déduction, la destination ennemie dont il est parlé sous l'article 32 sera admise, si l'envoi est adressé :

a) A une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité ou à un commerçant qui est convaincu de livrer des objets de l'espèce en question ou des produits fabriqués avec ces objets aux forces ou aux administrations de l'Etat ennemi.

b) A ordre ou à une destination qu'il est impossible d'identifier au moyen des papiers de bord ou directement ou indirectement à une personne qui séjourne dans le territoire ennemi ou dans le territoire occupé par l'ennemi ou qui a, pendant la guerre présente, fourni directement ou indirectement de la contrebande à destination du territoire ennemi ou occupé par l'ennemi, ou à une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité.

c) Directement ou indirectement à une place fortifiée de l'ennemi ou à une place qui sert de base d'opération ou de ravitaillement aux forces ennemies.

Quant aux bateaux marchands eux-mêmes, ils ne seront pas à considérer comme étant destinés aux forces ennemies ou aux administrations de l'Etat ennemi par cela seul qu'ils seront en route pour une des places désignées sub *c*.

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication.

Fait au Grand quartier général le 22 juillet 1916.

Signé : GUILLAUME.
VON CAPPELLE.

813

Allemagne. — ORDONNANCE APPORTANT DES MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT DES PRISES DU 30 SEPTEMBRE 1909 EN CE QUI CONCERNE LA CONTREBANDE DE GUERRE, EN DATE DU 9 JANVIER 1917 (*Reichsgesetzblatt* du 9 janvier 1917).

Par mesure de représailles contre les dispositions prises par l'Angleterre et les Alliés et dérogatoires à la déclaration de Londres du 26 février 1909 sur le droit de la guerre maritime, j'approuve, pour la durée de la guerre, les modifications suivantes au règlement des prises du 30 septembre 1909, ainsi qu'aux dispositions additionnelles des 18 octobre, 23 novembre et 14 décembre 1914, 15 avril 1915, 3 juin et 22 juillet 1916 (1).

Les dispositions suivantes remplaceront les articles 21, 23, 27, 30 et 33, ainsi que les additions à l'article 23 :

Article 21. — Seront considérés comme contrebande de guerre les matières et objets suivants, compris sous la dénomination de « contrebande absolue » :

1. Les armes de toute espèce, y compris les armes de sport et leurs parties constitutives ainsi que les produits intermédiaires propres à leur fabrication.
2. Les projectiles, cartouches et gargousses de toute espèce, leurs parties constitutives ainsi que les produits intermédiaires propres à leur fabrication.
3. La poudre à canon et les matières explosives de toute espèce, les corps producteurs de fumée et de lumière, les matières incendiaires, les engins générateurs de gaz et les matières propres à leur fabrication, y compris : l'acide nitrique et les nitrates de toute espèce, l'ammoniaque, l'eau ammoniacale, le sel ammoniaque, les sels d'ammonium, le soufre, l'anhydride sulfureux, l'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant (oléum), le sulfure de carbone, l'acide acétique, les sels acétiques (acétates), tels que l'acétate de calcium, l'éther acétique, l'éther formique, l'éther sulfurique, l'acétone, l'alcool éthylique et l'alcool méthylique (esprit de bois), tel que (l'esprit de « bois sulfité »), l'urée, les résinates, le camphre et la térébenthine (huile et essence), le carbure de calcium, la cyanamide, le cyanure de sodium, le phosphore et ses composés, les chlorates et perchlorates de soude, de baryum et de calcium ; le chlore et la chlorydrine ; le brome ; le phosgène ; le bichlorure d'étain ; le mercure ; l'asphalte et la poix minérale ; la poix ; le goudron, y compris le goudron de bois, l'huile de goudron de bois, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte, l'acide phénique (carbolique), le crésol, la naphtaline ainsi que ses mélanges et ses dérivés ; l'aniline et ses dérivés ; la glycérine ; le bioxyde de manganèse ; l'arsenic et ses composés.
4. Les tubes de canon, les affûts, les caissons, les fourgons, les cuisines de campagne, les fours roulants, les voitures de ravitaillement, les forges de campagne, les projecteurs, le matériel de projecteurs et ses parties constitutives.
5. Les télémètres et leurs parties constitutives.
6. Les jumelles, les télescopes, les chronomètres, les instruments nautiques et d'artillerie de toute espèce.
7. Les effets d'habillement et d'équipement ayant un caractère militaire.
8. Les animaux de selle, de trait et de bât, propres à des usages militaires, ou susceptibles de le devenir.
9. Les harnais de toute espèce, ayant un caractère militaire.
10. Le matériel de campement et ses parties constitutives.
11. Les plaques de blindage.
12. Le fil d'acier et le fil de fer ; le fil barbelé, ainsi que les instruments qui servent à le fixer et à le découper.

(1) V. ci-dessus, p. 226, et les textes qui précèdent.

13 Les tôles étamées ou zinguées.

14. Les bâtiments de guerre, y compris les embarcations ainsi que les pièces qui d'après leur constitution propre ne peuvent être utilisées que sur un bâtiment de guerre ; les lames de fer et l'acier servant à la construction de navires.

15. Les trompes à signaux sous-marins.

16. Les aérostats et les appareils d'aviation de toute espèce, leurs parties constitutives et leurs accessoires, les objets et les matières pouvant servir à l'aérostation ou à l'aviation ; la baudruche.

17. Les articles de photographie.

18. Les instruments et les appareils destinés exclusivement à la fabrication et à la réparation d'armes et de matériel de guerre.

19. Les tours, machines et instruments employés à la fabrication des munitions.

20. Les matériels électriques, adaptés aux usages de la guerre et leurs pièces détachées.

21. Le bois de charpente pour les mines, y compris le bois brut, peu travaillé, destiné à être employé dans les mines ; le jonc des Indes, le bambou, le liège, y compris la farine (poudre de liège).

22. Les charbons et les cokes.

23. Le lin, le chanvre, le jute, les fibres végétales et les fils fabriqués avec ces matières.

24. La laine brute, peignée ou cardée ; les déchets de laine, les flocons de laine et les peignons de laine, les fils de laine cardée, les fils d'estames, le crin animal de toute espèce ainsi que les flocons, peignons et fils de crin animal.

25. Le coton brut, les filaments de coton (linters), les déchets de coton, les fils de coton, les étoffes de coton et autres produits de coton qui peuvent être employés à la fabrication d'explosifs.

26. Les tonneaux et réservoirs de toute espèce et leurs parties constitutives.

27. L'or, l'argent, le papier-monnaie, les titres, les effets de commerce négociables, toutes espèces de chèques, les traites, les ordres de payement, les coupons de dividendes, les certificats d'intérêts ou d'annuités, les lettres de crédit, de transfert ou d'avis, les avis de crédit et de débit ou autres documents qui, soit par eux-mêmes, soit une fois complétés ou mis en usage par le destinataire, autorisent, confirment ou rendent effectif le transfert de fonds, de crédits ou de titres.

28. Les roues caoutchoutées pour automobiles ainsi que les objets et toutes matières employées spécialement à la fabrication et à la réparation des roues caoutchoutées.

29. Le caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, les déchets de caoutchouc, les solutions de caoutchouc, les pâtes de caoutchouc ou n'importe quelles autres préparations contenant du caoutchouc), le ballata et la gutta-percha, ainsi que les espèces suivantes de caoutchouc, savoir : le Bornéo, le Guayuk, le Jolutong, le Palembang et toutes les autres substances contenant du caoutchouc, les objets fabriqués en tout ou en partie en caoutchouc.

30. Les huiles minérales (y compris le pétrole brut, le pétrole lampant, la benzine, le naphte, la gazoline).

31. Les substances lubrifiantes.

32. Les substances coriaires de toute espèce, y compris le québrache et les extraits employés au tannage.

33. Les peaux de bœufs, de buffle et de cheval ; les peaux de veau, de porc, de chèvre et de gibier ; le cuir, préparé ou brut, en tant qu'il peut être utilisé pour la fabrication des selles, harnais, chaussures militaires et effets d'habillement militaires ; les courroies sans fin, le cuir hydraulique et le cuir de pompe.

34. Les minerais suivants : les minerais de wolfram ou de tungstène (wolframite et schéelite), le minerai de molybdène, le minerai de manganèse, les minerais de nickel, de chrome, de zinc, de plomb, l'hématite, les pyrites et leurs déchets, les minerais de cuivre et de cadmium.

35. L'aluminium, les sels d'aluminium, l'argile calcinée, la bauxite.

36. L'antimoine ainsi que ses composés sulfurés et oxydés.

37. Le feldspath.

38. Les métaux suivants ; le wolfram (tungstène), le molybdène, le vanadium, le nickel, le sélénium, le cobalt, la fonte hématite, le manganèse et spécialement ses alliages, le cuivre et spécialement ses alliages, l'étain, le plomb, le zinc, le cadmium et ses alliages le zirconium, le cérium, le thorium et ses alliages et composés, l'oxyde de zirconium, le sable monazité.

39. Les alliages de fer, y compris le ferro-tungstène, le ferro-manganèse, ferro-vanadium et ferro-chrome.

40. Les matières isolantes, brutes ou manufacturées.

41. Les soies de toutes sortes et les tissus de soie, les cocons à soie, la soie artificielle, et les marchandises fabriquées avec ces produits.

42. Les cires de toute espèce, acides sébaciques.

43. L'écorce de quillaia.

44. Le talc, l'émeri, le corundum, le carborundum, et tous autres produits pour le polissage, naturels et artificiels et articles fabriqués avec ces matières, les diamants pour usages industriels.

45. L'albumine.

46. Les verres et articles de verre de toutes sortes, les bouteilles de toute espèce.

Article 23. — Seront considérés comme contrebande de guerre les objets et matières suivantes qui peuvent être employés autant à la guerre qu'à des usages pacifiques et qui sont compris sous la dénomination de « contrebande relative » :

1. Les vivres et substances de toute espèce servant à l'alimentation des animaux.

2. Les fourrages et les graines, noix et noyaux oléagineux, les huiles et graisses animales, de poisson et végétales, à l'exception des huiles volatiles pouvant servir de matière lubrifiante ; la levure.

3. Les objets suivants, en tant qu'ils sont propres à servir à la guerre ; effets d'habillement, étoffes pour vêtements, chaussures, peaux et fourrures pouvant servir à la fabrication de vêtements, de bottes et de souliers.

4. Les véhicules de toute espèce pouvant être employés à la guerre, leurs parties constitutives et leurs accessoires, notamment toutes les automobiles.

5. Le matériel de chemin de fer, fixe et roulant, le matériel télégraphique, radiotélégraphique et téléphonique.

6. Les combustibles, excepté le charbon, le coke et les huiles minérales.

7. Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.

8. Les harnais et les selles (sellerie).

9. Les bateaux, les barques et les embarcations de toute espèce, les docks flottants et les appareils pour bassins de radoub (cales sèches), ainsi que leurs parties constitutives.

10. Le ciment.

11. Les bois de toutes espèces, bruts ou travaillés (notamment aussi les bois taillés, sciés, rabotés, rainés), excepté le bois de charpente pour les mines, etc... (V. article 21, nº 21).

12. Les éponges brutes ou préparées.

13. Les colles, gélatine et substances servant à leur préparation.

Article 27. — Ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre les objets suivants :

1. La laque, le houblon.

2. Les cornes, les os et l'ivoire.

3. Les engrais naturels et chimiques.

4. Les terres, la chaux, la craie, les pierres, y compris le marbre, les briques, l'ardoise et les tuiles.

5. Le papier et les substances préparées pour servir à sa fabrication.

6. Le savon, les couleurs, y compris les matières destinées exclusivement à leur fabrication, et le vernis.

7. Le chlorure de chaux, le carbonate de soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, le sulfate de cuivre.

8. Les machines spéciales pour l'agriculture, l'industrie textile et l'imprimerie.

9. Les pierres précieuses, à l'exception des diamants pour usages industriels, les pierres demi-précieuses, les perles, la nacre et les coraux.

10. Les horloges, cartels, pendules et montres, excepté les chronomètres.

11. Les articles de mode et ceux de bijouterie.

12. Les plumes de toute espèce.

13. Les objets servant à l'ameublement et à la garniture des appartements, meubles et articles de bureau.

Article 30. — La destination ennemie dont il est parlé sous l'article 29 sera admise sans autre forme de procédure :

a) Si la marchandise est destinée à être déchargée dans un port ennemi ou à être délivrée aux forces ennemies ;

b) Si le bateau ne doit faire escale que dans des ports ennemis ou s'il doit toucher à un port ennemi ou joindre les forces ennemies avant qu'il n'atteigne le port neutre qui est le lieu de destination de la marchandise.

On admettra, à moins que les circonstances ne contredisent une pareille déduction, la destination ennemie dont il est parlé sous l'article 29, sans avoir egard au port de destination du bateau, si l'envoi est adressé :

a) Directement ou indirectement à une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité, ou

b) A ordre ou à un destinataire qu'il est impossible d'identifier au moyen des papiers de bord, ou directement ou indirectement à une personne qui séjourne dans le territoire ennemi ou dans le territoire occupé par l'ennemi ou qui a, pendant la guerre présente, fourni directement ou indirectement de la contrebande à destination des territoires ennemis ou occupés par l'ennemi ou à une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité.

Article 33. — A moins que les circonstances ne contredisent une pareille déduction, la destination ennemie dont il est parlé sous l'article 32 sera admise, si l'envoi est adressé :

a) A une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité ou à un commerçant qui est convaincu de livrer des objets de l'espèce en question ou des produits fabriqués avec ces objets aux forces ou aux administrations de l'Etat ennemi.

b) A ordre ou à une destination qu'il est impossible d'identifier au moyen des papiers de bord ou directement ou indirectement à une personne qui séjourne dans le territoire ennemi ou dans le territoire occupé par l'ennemi ou qui a, pendant la guerre présente, fourni directement ou indirectement de la contrebande à destination du territoire ennemi ou occupé par l'ennemi, ou à une autorité ennemie ou aux agents d'une telle autorité.

c) Directement ou indirectement à une place fortifiée de l'ennemi ou à une place qui sert de base d'opération ou de ravitaillement aux forces ennemies.

Quant aux bateaux marchands eux-mêmes, ils ne seront pas à considérer comme étant destinés aux forces ennemies ou aux administrations de l'Etat ennemi par cela seul qu'il seront en route pour une des places désignées sub *c*.

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication.

Fait le 9 janvier 1917.

Signé : GUILLAUME.
VON CAPPELLE.

814

Portugal. — Décret n° 2567, concernant le règlement et la liste des articles de contrebande de guerre, en date du 14 aout 1916.

Article 1er. — Les marchandises inscrites au tableau annexé au présent décret sont considérées comme contrebande de guerre, dans les conditions fixées par les articles suivants.

Art. 2. — Les marchandises visées à l'article précédent seront considérées comme contrebande de guerre, si elles sont destinées directement ou indirectement au territoire ennemi, y compris celui des alliés de l'ennemi.

Est considéré comme territoire ennemi tout territoire occupé ou administré par l'ennemi ou par ses alliés.

Art. 3. — En dehors des marchandises dont la destination avérée, d'après les documents d'expédition, est le territoire ennemi, on considère aussi comme directement destinées au territoire ennemi les marchandises transportées par un bateau à destination ou escale d'un port de l'ennemi ou de ses alliés.

Art. 4. — Sont considérées comme indirectement destinées au territoire ennemi :

a) Les marchandises à destination d'un port neutre mais consignées à l'ennemi ou à ses alliés, à ses agents ou intermédiaires reconnus comme tels, ou à des entités qui travaillent sous ses ordres ou sa commission, ou sous son influence.

b) Les marchandises à destination d'un port neutre, et qui ne sont pas visées par l'alinéa précédent, mais dont on peut suspecter que la destination finale est le territoire de l'ennemi, soit par un détournement manifeste de la route normale du bateau, soit par quelque autre moyen de preuve.

Le transport pour un pays voisin du territoire de l'ennemi où celui-ci s'approvisionne notoirement de marchandises, lorsque le pays destinataire a déjà importé des quantités supérieures à la plus forte importation des trois dernières années, sera légitimement tenu comme destination indirecte, aux termes du présent article.

Art. 5. — On considère toujours comme de bonne prise en dehors de ce qui légalement doit être considéré comme tel :

a) Le bâtiment qui transportera de la contrebande de guerre dont la valeur, le poids, le volume ou le fret représente plus de la moitié de la valeur, du poids, du volume ou du fret de la cargaison ;

b) Le bâtiment au cours de son voyage de retour après le transport de la contrebande dans les conditions de l'alinéa précédent ;

c) Le bâtiment qui sans rentrer dans les conditions fixées par les alinéas *a*) et *b*) est habituellement employé au transport de la contrebande de guerre, ou à la pratique d'autres actes caractérisés d'assistance hostile ;

d) Le bâtiment propriété de l'ennemi, susceptible par sa construction, son armement ou sa disposition intérieure, d'être transformé en bâtiment de guerre.

Art. 6. — Les marchandises qui ne sont pas considérées comme de la contrebande de guerre et qui appartiennent actuellement à l'ennemi ou à ses alliés, peuvent être saisies à bord de bâtiments neutres pour n'importe quelle destination, afin d'être soumises au régime établi par le décret n° 2.350 du 20 avril 1916 et d'autres lois en vigueur.

Art. 7. — Dans les cas non compris dans ce décret et dans la législation nationale en vigueur, on appliquera les dispositions correspondantes de la législation des pays alliés, et les principes généraux du droit international public.

Art. 8. — Le présent décret entre immédiatement en exécution, et toute la législation contraire est abrogée.

Le Président du ministère et ministre des colonies et les ministres des autres Départements sont chargés de l'interprétation et de l'exécution du présent décret.

ANNEXE.

Tableau des articles de contrebande de guerre.

1. Acétone et substances brutes ou préparées, servant à sa fabrication.
2. Acide acétique et acétates ; acide chlorhydrique.
3. Aéroplanes, dirigeables, ballons, aérostats de toute espèce, leurs parties et accessoires et tous articles servant à la navigation aérienne et à l'aviation.
4. Alcalis caustiques.
5. Hausses et leurs parties séparées caractéristiques.
6. Goudron de bois et huile de goudron.
7. Alcool éthylique et méthylique.
8. Coton brut et ouate, et autres fibres végétales et leurs fils et déchets.
9. Aluminium, alumine et sels d'aluminium.
10. Amiante.
11. Amidon.
12. Ammoniaque et ses sels ; urées, aniline et ses composés et dérivés.
13. Animaux de selle, de trait et de charge.
14. Antimoine ; sulfures et oxydes d'antimoine.
15. Fils de fer et fils de fer barbelés et instruments pour les placer ou couper.
16. Armes de toute espèce, y compris les armes de sport et leurs pièces séparées caractéristiques, matériel d'artillerie y inclus les pièces séparées et accessoires.
17. Harnais et selles de toute espèce.
18. Arsenic et ses composés ; bore et ses composés ; brome, chlore, chlorures et chlorates de soude ; iode et ses composés ; soufre ; anhydride sulfureux ; phosphore et ses composés.
19. Articles d'habillement et d'équipement militaire.
20. Vessies, boyaux et peaux pour la charcuterie.
21. Jumelles, télescopes, télémètres, chronomètres et tous instruments nautiques.
22. Bisulfure de carbone.
23. Caoutchouc, gut'a-percha et produits similaires y compris ces produits bruts régénérés, déchets et solutions, gelées et objets entièrement ou en partie faits avec eux.
24. Carbure de calcium.
25. Cartes et plans de toute région comprise dans le territoire d'un des belligérants ou dans la zone des opérations militaires, à l'échelle de 1/250.000 ou à une échelle supérieure et la reproduction à toute échelle de ces cartes et plans, obtenue par la photographie ou quelque autre procédé.
26. Caséine.
27. Celluloïd.
28. Cire de paraffine.
29. Plaques pour cuirasses (blindages).
30. Chlorate et perchlorate de baryum.
31. Plomb, cobalt, fer, manganèse, molybdène, nickel, sélénium, tungstène et vanadium.
32. Cuivre brut ou ouvragé, fils de cuivre, alliages et composés de cuivre.
33. Combustibles.
34. Composés halogènes de carbone.
35. Coryndon naturel ou artificiel de toute espèce, y compris l'émeri et produits similaires.
36. Liège et sciure de liège.
37. Crin animal de toute espèce, cornes, résidus et déchets.
38. Docks de toute espèce, accessoires et parties séparées.
39. Etain, chlorure d'étain.
40. Ethers acétique, sulfurique et formique.

41. Phénol, ses mélanges et dérivés.
42. Fers à cheval et matériel de maréchalerie.
43. Forges de campagne, leurs accessoires et pièces séparées.
44. Fourrages et matières servant à l'alimentation du bétail.
45. Joncs.
46. Réflecteurs et leurs accessoires.
47. Instruments et appareils de signaux sous-marins.
48. Laine brute, peignée, cardée et fibres de laine peignée ou cardée et déchets.
49. Alliages de fer ou acier, y compris les fers et aciers spéciaux avec du tungstène, molybdène, manganèse, vanadium et chrome.
50. Lubrifiants.
51. Matériel de campement et ses parties séparées.
52. Matériel de chemins de fer fixe et roulant ; matériel télégraphique, radiotélégraphique et téléphonique.
53. Matières tannantes.
54. Minerais d'arsenic, chrome, plomb, cuivre, étain, manganèse, nickel, zinc, bauxite, criolite, molybdénite, schéelite, et wolframite.
55. Naphtaline, ses mélanges et dérivés.
56. Navires et bâtiments sous toutes leurs formes et leurs parties constituantes.
57. Huiles minérales et essences (huiles minérales, brutes, distillées, pétrole, naphte, gazoline, leurs mélanges et dérivés et les essences servant aux moteurs).
58. Os sous toutes leurs formes et cendres d'os.
59. Or et argent en barre, en monnaie ; papier-monnaie ; titres des dettes publiques et autres papiers négociables.
60. Peaux et cuirs de toute espèce bruts, ou tannés ; peaux préparées pour la sellerie, chaussures ou effets militaires ; joints, cuirs emboutis ; soupapes et courroies de transmission.
61. Poudre et explosifs de toute espèce et matières premières servant à leur fabrication, tels que : acide nitrique et nitrates, acide sulfurique ; glycérine, produits de la distillation du goudron minéral entre autres le benzol et le créosol, leurs mélanges et dérivés, perchlorate d'ammoniaque, perchlorate de sodium, nitrate d'ammonium, cyanamide et mercure.
62. Produits résineux, camphre et térébenthine (huiles et essences).
63. Projectiles, charges, cartouches de toute espèce et leurs parties séparées caractéristiques.
64. Savon.
65. Sels de potassium.
66. Graines oléagineuses, noix et amandes et huiles et graisses d'origine animale ou végétale.
67. Sodium ; prussiate et cyanure de sodium.
68. Denrées alimentaires.
69. Tissus servant aux habillements et à des emplois militaires.
70. Toluol et ses mélanges et dérivés.
71. Ustensiles, instruments, machines et appareils pouvant servir à la fabrication et réparation d'armes ou matériel de guerre terrestre ou naval.
72. Véhicules de toutes espèces, utilisables dans la guerre et leurs accessoires, y compris les automobiles et les moto-cars de toute espèce, accessoires et parties constituantes et les articles servant à leur fabrication.
73. Xylol et ses dérivés.

815

Portugal. — DÉCRET N° 3062 DU 31 MARS 1917, MODIFIANT L'ARTICLE 1er DU DÉCRET N° 2567 DU 14 AOUT 1916, EN MATIÈRE DE CONTREBANDE DE GUERRE.

Article unique. — Le tableau visé par l'article 1er du décret n° 2.567 du 14 août 1916 (1) et qui fait partie intégrante de ce décret est remplacé par le tableau suivant :

1. Armes de toute espèce, y compris les armes de chasse et de sports et les pièces d'artillerie ; pièces détachées de ces armes.

1. A. Denrées alimentaires non spécifiées.

2. Instruments et appareils exclusivement propres à la fabrication des munitions ou à la fabrication et réparation des armes et du matériel de guerre, terrestre ou naval.

2. A. Fourrages et matières propres à la nourriture des animaux.

3. Tours, machines et ustensiles pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre.

3. A. Graines oléagineuses, leurs noix, amendes et cosses.

4. Emeri, corindon, carborundum, sous toutes leurs formes, et toutes autres substances naturelles ou artificielles d'application analogue, ainsi que les produits fabriqués avec ces substances.

4. A. Huiles et graisses de poisson et autres animaux et de végétaux, non susceptibles d'être employées comme lubrifiants, excepté les huiles essentielles.

5. Projectiles, charges, gargousses et cartouches de toute espèce, et leurs pièces détachées.

5. A. Combustibles autres que les huiles minérales, y compris le charbon de bois.

6. Cire de toute espèce.

6. A. Poudres et explosifs non spécialement affectés à des usages de guerre.

7. Poudres et explosifs spécialement affectés à des usages de guerre.

7. A. Fer à cheval et tout le matériel de maréchalerie.

8. Substances employées à la fabrication des explosifs, y compris l'acide nitrique et les nitrates de toute espèce ; l'acide sulfurique et l'acide sulfurique fumant (oléum) ; l'acide acétique et les acétates ; le chlorate et le perchlorate de baryum, l'acétate, le nitrate et le carbonate de calcium, les sels de potasse et la potasse caustique ; les sels d'ammonium et l'ammoniaque (solution), la soude caustique ; le chlorate et le perchlorate de sodium, le mercure, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte (employé comme dissolvant), le phénol (acide phénique), le crésol, la naphtaline, ainsi que leurs mélanges et dérivés ; l'aniline et ses dérivés, la glycérine, les acétones et matières premières brutes ou travaillées, pouvant servir à la fabrication de ces produits ; l'éther acétique, l'éther formique, l'éther sulfurique, les alcools, y compris les résidus de la distillation de l'alcool amylique (huile de fusel), l'esprit de bois, ses dérivés, ou préparations, l'éther, le soufre, le sulfate de baryum (barytène), l'urée, la cyanamide, le celluloïd.

8. A. Harnachements, selles et autres articles de sellerie non spécifiés au n° 16.

9. Bioxyde de manganèse, acide chlorhydrique, brome, phosphore et ses composés, sulfure de carbone, arsenic et ses composés, chlore, phosgène (chlorure de carbonyle), anhydride sulfureux, prussiate de soude, cyanure de sodium, iode et ses composés, acide oxalique et ses oxalates, acide formique et formiates, phénates, sulfites et hyposulfites métalliques, chaux sodée ; chlorure de chaux, sels de strontium et de lithium et ses composés.

9. A. Articles d'habillement non spécifiés au n° 14, et leurs parties, peaux, bottes et chaussures d'autre espèce quand ils sont utilisables pour des usages de guerre.

10. Poivre et piments.

(1) V. le texte qui précède.

10. A. Véhicules de toute espèce, pouvant servir à des usages de guerre excepté les automobiles ; pièces détachées de ces véhicules.

11. Affûts, coffres à munitions, voitures, fourgons, forges de campagne et leurs pièces détachées ; matériel de campement et leurs pièces détachées.

11. A. Matériel de chemins de fer, fixe et roulant, matériel télégraphique, radiotélégraphique et téléphonique.

12. Laiton et fil de fer barbelé, et instruments employés à le fixer ou à le couper.

12. A. Navires et embarcations de toute espèce ; docks de toute espèce et leurs pièces détachées.

13. Télémètres, projecteurs et pièces détachées des unes et des autres.

13. A. Jumelles, télescopes, chronomètres et autres instruments nautiques.

14. Articles d'habillement et équipement militaire.

14. A. Caséine.

15. Animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour des usages de guerre.

15. A. Vessies, boyaux et peaux pour saucisses.

16. Harnachements de toute espèce de caractère militaire.

16. A. Levures.

17. Peaux et cuirs de toute espèce, bruts et tannés ; peaux préparées pour sellerie, pour chaussures ou vêtements militaires, cuirs de joints, soupapes et courroies de transmission.

17. A. Eponges brutes ou préparées.

18. Substances tannantes de toute espèce, y compris le bois de quebracho et les extraits servant à l'industrie du tannage.

18. A. Colles, gélatines et substances servant à leur fabrication.

19. Laine brute, peignée ou cardée, chiffons, lisières et déchets de laine ; fils de laine, crins et poils d'animaux de toute espèce, en brut ou en tissus, ainsi que leurs déchets.

19. A. Tonneaux, fûts, barils, barriques et récipients semblables ainsi que leurs parties séparées.

20. Coton brut ou en branche, filés, tissus, déchets et autres produits du coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs.

21. Lin, chanvre, ortie de Chine (ramie), kapok et toutes les autres fibres végétales ainsi que leurs fibres.

22. Navires de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre.

23. Instruments et appareils de signaux sous-marins.

24. Plaques pour cuirasses (blindages).

25. Aéroplanes, dirigeables, ballons, aérostats de toute espèce, leurs pièces détachées et accessoires et tous les articles propres à servir à la navigation aérienne ou à l'aviation, y compris le caoutchouc en feuilles (baudruche).

26. Automobiles de toute espèce, leurs pièces séparées et accessoires.

27. Pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes, ainsi que les articles ou matières utilisables pour leur fabrication ou leur réparation.

28. Huiles minérales, y compris la benzine et les essences pour moteurs.

29. Produits résineux, camphre et térébenthine (huile et essence), goudron de bois et son essence, bitume asphalte, poix et goudron de toute espèce.

30. Caoutchouc, gutta-percha, balata et produits similaires, y compris ces articles bruts ou préparés ou les déchets sous forme de solutions, gelées et autres préparations, et tous les objets faits en tout ou en partie avec ces matières.

31. Joncs et bambous.

32. Matières lubrifiantes, y compris l'huile de ricin.

33. Tungstène, molybdène, vanadium, titane, uranium, sodium, nickel, zinc, sélénium, cobalt, fonte hématite, manganèse, fer électrolytique, et l'acier contenant du tungstène, du molybdène, du titane ou de l'uranium.

34. Amiante.

35. Aluminium, alumine, sels et alliages d'aluminium.

36. Antimoine, sulfures et oxydes d'antimoine.

37. Cuivre brut ou ouvré, fils de cuivre, alliages et composés de cuivre.

38. Plomb sous toutes ses formes.

39. Etain, chlorure d'étain et minerai d'étain.

40. Alliages de fer ou d'acier, y compris les alliages contenant du tungstène, du molybdène, du manganèse, du vanadium, du chrome, du titane ou de l'uranium.

41. Minerai d'arsenic, de chrome, de plomb, de manganèse, de nickel et de zinc ; pyrites et autres minerais de cuivre ; hématite et pyrites de fer, bauxite et minerais de molybdène, de tungstène, de vanadium, de titane, d'uranium, de strontium et de lithium.

42. Cartes et plans de toute région comprise dans le territoire d'un des belligérants ou de la zone des opérations militaires, à l'échelle de 1.250.000e ou au-dessus, ainsi que les reproductions à toute échelle de ces cartes ou plans obtenue par la photographie ou tout autre procédé. Pellicules sensibles, plaques et papiers photographiques.

43. Liège et liège en poudre.

44. Os sous toutes leurs formes, entiers ou concassés, cendres d'os et noir animal.

45. Savon et bois de Panama (écorce de quillaia).

46. Chlorures métalliques, à l'exception du chlorure de sodium, chlorures métalloïdiques.

47. Composés halogènes du carbone ; amidon.

48. Borax, acide borique et autres composés du bore.

49. Graines de sabadille (sabadelle) et préparations qui en dérivent.

50. Or et argent en lingots ou en monnaie, papiers représentatifs de la monnaie, titres, chèques, lettres, mandats, coupons et autres effets négociables ; lettres de crédit, de délégation ou d'avis, avis de crédit ou de débit et autres documents qui, approuvés par le destinataire ou par eux-mêmes, ou complétés par d'autres, autorisent, confirment ou rendent effectif un transfert de fonds, de crédits ou de titres.

51. Talc.

52. Feldspath.

53. Matériel électrique propre aux usages de guerre et ses pièces détachées.

54. Matières isolantes brutes ou ouvrées.

55. Acide gras.

56. Cadmium, alliages et minerais de cadmium.

57. Albumine.

58. Zirconium, cerium, thorium ainsi que leurs alliages et composés, zircon et monazite (minerai et terres).

59. Soie sous toutes formes et articles manufacturés, cocons à soie, soie artificielle et articles manufacturés.

60. Diamants bruts, utilisables pour des emplois industriels.

61. Platine (minerai, métal et sels), métaux de la mine de platine (iridium, osmium, ruthénium, rodium, paladium, etc.) et leurs sels, ainsi que les alliages de tous ces métaux.

816

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 1883, en date du 8 novembre 1917, approuvant les listes des objets et matériaux considérés comme articles de contrebande de guerre, absolue et conditionnelle (*Gazzetta Ufficiale*, du 30 novembre 1917, n° 282).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, etc. ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée ;

Vu les décrets des 27 février 1916, n° 266 ; 16 juillet 1916, n° 931 ; 14 décembre 1916, n° 1803 et 22 février 1917, n° 387, relatifs aux objets considérés comme contrebande de guerre (1) ;

Considérant qu'il convient de mieux coordonner et de modifier en quelques-unes de leurs parties les listes de ces objets indiqués dans les précédents décrets ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères et des colonies ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article 1er. — Sont considérés comme articles de contrebande, absolue et conditionnelles, les objets et matériaux compris dans les listes annexées au présent décret, signées, sur notre ordre, par les ministres sus-mentionnés, lesquelles sont substituées aux autres approuvées et modifiées par nos décrets antérieurs.

Art. 2. — Le présent décret aura effet du jour de sa publication.

Nous ordonnons que le présent décret, etc.

Fait à Rome le 8 novembre 1917.

Thomas de Savoie,
Del Bono, Sonnino, Colosimo.

Liste des objets et des matériaux considérés comme articles de contrebande absolue.

Acier contenant du tungstène, du molybdène, du titane ou de l'uranium.
Acétates ; acétates de calcium.
Acétones, et matières premières brutes ou raffinées pouvant servir à leur préparation.
Acides gras.
Acide acétique.
Acide chlorhydrique.
Acide formique.
Acide nitrique.
Acide oxalique.
Acide sulfurique.
Acide sulfurique fumant (oléum).
Affûts de canon et leurs pièces détachées.
Albumine.
Alcools y compris l'huile de fusel et l'esprit de bois ; leurs dérivés et leurs préparations.
Aluminium et ses alliages, alumine, sels d'aluminium.
Amiante.
Amidon.
Ammoniaque (solution et gaz).
Ammonium (sels de).
Anhydride acétique.

(1) V. ci-dessus, p. 150, 156, 160 et 161.

Anhydride sulfureux.

Aniline et ses dérivés.

Animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre ou susceptibles de le devenir.

Antimoine ainsi que les sulfures et oxydes d'antimoine.

Appareils de signaux phoniques sous-marins.

Appareils aériens de toute espèce, y compris les aéroplanes, aéronefs, ballons, aérostats de tout genre, leurs pièces détachées ainsi que les accessoires, objets et matériaux propres à servir à l'aérostation et à l'aviation.

Appareils pouvant servir à contenir ou à projeter des gaz liquéfiés ou comprimés, des liquides inflammables, des acides ou d'autres agents de destruction susceptibles d'être utilisés pour la guerre ainsi que leurs pièces détachées.

Argent.

Armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport ainsi que leurs pièces détachées.

Arsenic et ses composés ; minerais d'arsenic.

Asphaltes.

Automobiles et véhicules à moteur de toute nature et leurs pièces détachées ainsi que leurs accessoires.

Avant-trains et leurs pièces détachées.

Bambou.

Bauxite.

Benzol, ses mélanges et ses dérivés.

Bioxyde de manganèse.

Bitumes.

Borax, acide borique et autres composés du bore.

Cocons de soie.

Brome.

Cadmium, alliages de cadmium, et minerais de cadmium.

Chaux sodée.

Chanvre.

Camphre.

Rotin (roseaux de l'Inde).

Caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, usagé et récupéré, les solutions, pâtes et toutes autres préparations contenant du caoutchouc, le balata, la gutta-percha, ainsi que les variétés suivantes de caoutchouc savoir : Bornéo, Guayulé, Palembang, Pontianac, et autres substances contenant du caoutchouc ainsi que les objets faits en tout ou en partie avec du caoutchouc.

Carbone (composés halogénés).

Carbure de calcium.

Carborundum sous toutes ses formes.

Papiers représentatifs de la monnaie, titres et effets négociables, chèques, traites, mandats, coupons, lettres de crédit, de délégation et d'avis, avis de crédit ou de débit ou autres documents qui soit par eux-mêmes soit une fois complétés ou mis en usage par le destinataire autorisent, confirment ou rendent effectif le transfert de fonds de crédit ou de titres.

Cartes et plans de toutes parties du territoire d'un des belligérants ou de la zone des opérations militaires à l'échelle de 1.250.000e et au-dessus, ainsi que les reproductions à toute échelle de ces cartes ou plans par la photographie ou tout autre procédé.

Papiers photographiques.

Caissons et leurs pièces détachées.

Goudron et essence de goudron de bois.

Goudrons de toute nature.

Celluloïd.

Cires de toutes sortes.
Cérium ainsi que tous ses alliages et composés.
Cyanamide.
Cyanure de sodium.
Chlorate de baryum.
Chlorate de sodium.
Chlore.
Chlorure de chaux.
Chlorures métalliques à l'exception du chlorure de sodium, chlorures métalloïdiques.
Cobalt et tous ses alliages, sels et composés, minerais de cobalt.
Corindon.
Coton brut, effilochures de coton, déchets de coton filés et tissus de coton et autres produits de coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs.
Crésol, ainsi que ses mélangés et ses dérivés.
Crins et poils d'animaux de toute espèce, ainsi que leurs filés et déchets.
Cryolithe.
Chrome et tous ses alliages sels et composés, minerais de chrome.
Cuirs imperméables, cuirs de pompes.
Cuir ouvré ou non, propre à la sellerie ou aux harnachements ; chaussures et effets militaires.
Courroies de cuir.
Diamants bruts utilisables pour des emplois industriels.
Equipement (toute espèce d'effets d') ayant un caractère militaire.
Explosifs spécialement préparés pour l'usage de guerre.
Éther acétique.
Ether formique.
Ether sulfurique.
Feldspath.
Phénates.
Phénol (acide phénique), ses mélanges et ses dérivés.
Fer électrolytique.
Fonte hématite (lingots de) et minerais de fer hématite.
Ferro-alliages de toutes sortes, y compris le ferro-silicium.
Fer (pyrites de).
Fibres végétales ainsi que leurs filés.
Fils de fer et d'acier.
Fils de fer barbelés et instruments employés à les fixer ou à les couper.
Harnachement (toutes espèces d') ayant un caractère militaire.
Formates.
Phosphore et ses composés.
Phosgène (oxychlorure de carbone).
Forges de campagne et pièces détachées.
Fourgons et leurs pièces détachées.
Gaz, vapeurs et liquides susceptibles de fournir des vapeurs, et liquides vaporisables ainsi que les matières servant à leur préparation.
Glycérine.
Hyposulfites métalliques.
Iode et ses composés.
Iridium, ses alliages et composés.
Kapok.
Laine brute, peignée ou cardée, déchets de laine et résidus de toute nature, filés de laine.
Plaques photographiques.
Bois (tous les) susceptibles d'usages militaires.

Bois de panama (écorce de quillaïa).
Lin.
Lithium (sels de) et leurs composés et minerais de lithium.
Lubrifiants.
Manganèse et ses minerais.
Matériel de campement et ses pièces détachées.
Matières abrasives naturelles ou artificielles, ainsi que les produits fabriqués avec ces matières.
Matériels électriques adaptés aux usages de la guerre et leurs pièces détachées.
Matières isolantes brutes et ouvrées.
Matières tannantes de toutes sortes, y compris le bois de québracho et les extraits servant au tannage.
Matières employées à la fabrication des explosifs.
Mercure.
Molybdène et ses minerais.
Naphte employé comme dissolvant, ses mélanges et dérivés.
Naphtaline, ainsi que ses mélanges et dérivés.
Bâtiments de guerre, y compris les embarcations et leurs pièces détachées ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre.
Noir animal.
Nickel, ses alliages, sels et composés ; minerais de nickel.
Nitrates de toute nature.
Nitrate de calcium.
Huiles minérales, y compris la benzine et les essences à moteurs.
Huile de ricin.
Or.
Osmium, ses alliages et ses composés.
Os sous toutes leurs formes, entiers ou concassés et résidus d'os calcinés.
Oxalates.
Palladium, ses alliages et ses composés.
Baudruche.
Poix.
Peaux de bœufs, buffles et chevaux, peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims.
Pellicules sensibles.
Poivre et poivre de Cayonne (piment).
Perchlorate de baryum.
Perchlorate de sodium.
Plaques de blindage.
Plomb sous toutes ses formes et ses minerais.
Platine, y compris ses alliages et ses composés.
Pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes, ainsi que les articles spécialement propres à être employés pour leur fabrication et leur réparation.
Poudres spécialement préparées pour un usage de guerre.
Potasse caustique.
Potassium (sels de).
Produits résineux.
Projectiles, gargousses, cartouches et grenades de toute nature et leurs pièces détachées.
Projecteurs et leurs pièces détachées.
Prussiate de soude.
Cuivre brut ou mi-ouvré, fils de cuivre, alliages et composés du cuivre.
Cuivre (pyrites de) et autres minerais de cuivre.
Ramie.
Rhodium, ses alliages et composés.

Ruthérium, ses alliages et composés.
Sabadelle (graines de) et les préparations qui en dérivent.
Sable monazité.
Savon.
Sélénium.
Emeri sous toutes ses formes.
Soude caustique.
Sodium.
Sulfate de baryte (barytine).
Sulfate de chaux.
Sulfites métalliques.
Sulfure de carbone.
Substances incendiaires et matières servant à produire de la fumée ou de la lumière employées pour la guerre.
Etain, chlorure d'étain et minerais d'étain.
Strontium (sels de) et leurs composés (minerais de).
Instruments et appareils exclusivement propres à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication des armes et du matériel de guerre terrestre et naval.
Liège et poudre de liège.
Talc.
Tantale, ses alliages, ses sels et ses composés ; minerais de tantale.
Télémètres et leurs pièces détachées.
Titane, ses sels et ses composés (minerais de titane).
Toluol, ses mélanges et dérivés.
Thorium, ainsi que ses alliages et composés.
Tours, machines et outils pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre.
Térébenthine (huile et essence).
Tungstène (ses alliages et ses composés), minerais de tungstène.
Uranium (ses alliages et ses composés, minerais d'uranium).
Urée.
Vanadium (ses alliages et ses composés ; minerais de vanadium).
Habillement (toute espèce d'effets d') ayant un caractère militaire.
Xylol, ses mélanges et ses dérivés.
Zinc et ses alliages ; minerais de zinc.
Zarcon.
Zarconium, ainsi que tous alliages et composés.
Soufre.

Rome, le 8 novembre 1917.

Vu, d'ordre de S.A.R. le lieutenant général de S.M. le Roi.

Le ministre de la marine : Del Bono.
Le ministre des affaires étrangères : Sonnino
ministre des colonies : Colosimo.

Liste des objets et des matériaux considérés comme articles de contrebande de guerre conditionnelle.

Algues, lichens et mousses.
Barriques vides et leurs parties constitutives.
Jumelles de campagne.
Casenno.
Caisses de toute espèce et leurs parties constitutives.
Colles et substances servant à leurs préparations.
Combustibles autres que les huiles minérales, y compris le charbon de bois.
Chronomètres.

Fers à cheval et matériaux de maréchalerie.
Harnachements et objets de sellerie.
Fourrages et matières propres à la nourriture des animaux.
Gélatine et substances servant à sa préparation.
Enveloppes pour produits de charcuterie.
Levures.
Matériel fixe et roulant des chemins de fer.
Matériel télégraphique, radiotélégraphique et téléphonique.
Navires, bateaux et embarcations de tout genre, docks flottants et leurs pièces détachées, parties de bassins.
Huiles et graisses d'animaux, de poissons et de végétaux autres que celles susceptibles d'être employées comme lubrifiants et ne comprenant pas les huiles essentielles.
Peaux pour produits de charcuterie.
Poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement préparés pour un usage de guerre.
Eponges brutes et préparées.
Graines oléagineuses, noix et noyaux.
Instruments nautiques de toute espèce.
Télescopes.
Véhicules de toute nature, autres que les automobiles, qui peuvent servir à des usages de guerre ainsi que leurs pièces détachées.
Vessies.
Vêtements, articles pour vêtements, fourrures, chaussures et bottes s'ils sont utilisables pour la guerre.
Vivres.

Rome, le 8 novembre 1917.

Vu, d'ordre de S. A. R. le lieutenant général de S. M. le Roi.

Le ministre de la marine : Del Bono.
Le ministre des affaires étrangères : Sonnino.
Le ministre des colonies : Colosimo.

817

Japon. — Liste des articles de contrebande de guerre, en date du 23 aout 1914.

Par circulaire du ministre de la marine en date du 23 août 1914, le gouvernement impérial a déclaré, pendant les hostilités entre le Japon et l'Allemagne, articles de contrebande, les articles suivants, savoir :

Liste de contrebande absolue.

1. Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et les pièces détachées caractérisées.
2. Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et les pièces détachées caractérisées.
3. Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre.
4. Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées.
5. Les effets d'habillement et d'équipement militaire caractérisés.
6. Les harnachements militaires caractérisés de toute nature.

7. Le matériel de génie spécialement affecté à l'usage militaire.
8. Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre.
9. Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées.
10. Les plaques de blindage.
11. Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre.
12. Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication de munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire, terrestre ou naval.
13. Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées, ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation.

Liste de contrebande conditionnelle.

1. Les vivres.
2. Les fourrages et les graines propres à la nourriture des animaux.
3. Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures propres à des usages militaires.
4. L'or et l'argent monnayés et en lingots, les papiers représentatifs de la monnaie.
5. Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées.
6. Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées.
7. Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiographes et téléphones.
8. Les combustibles, les matières lubrifiantes.
9. Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.
10. Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper.
11. Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.
12. Les objets de harnachement et de sellerie.
13. Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques.

818

Grèce. — Liste des articles de contrebande de guerre, en date du 4/17 octobre 1917.

I. — *Contrebande absolue.*

1. Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport, ainsi que leurs pièces détachées ;
2. Les projectiles, gargousses et cartouches, ainsi que leurs pièces détachées.
3. Les poudres et, en général, les explosifs spécialement affectés à la guerre.
4. Les gaz utilisés dans les combats et les matières employées à leur confection.
5. Les matières employées à la confection des explosifs, à savoir : l'acide nitrique et les nitrates de toute nature, l'acide sulfurique et l'acide sulfurique fumant (oléum), l'acide acétique et les acétates, le chlorate et le perchlorate de baryum, le carbure de calcium, les sels de potasse et la potasse caustique, les sels d'ammonium et d'ammoniaque en solution, la soude caustique, le chlorate et le perchlorate de sodium, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte, le phénol (acide phénique), le crésol, la naphtaline, ainsi que leurs mélanges et leurs dérivés ; l'aniline et ses dérivés, la glycérine, l'acétone, l'éther acé-

tique, l'alcool éthylique, l'alcool méthylique, l'éther, le soufre, le sulfate de baryte (barytine), l'urée, le cyanamide, le celluloïd, le mercure, le phosphore et ses composés ;

6. Les métaux et les métalloïdes suivants :

L'antimoine ainsi que les sulfures et les oxydes d'antimoine, l'aluminium, l'alumine, et les sels d'aluminium, l'argent, l'arsenic et ses composés, le vanadium, le baryum, le wolfram, l'iode et ses composés, le cadmium, l'étain et le chlorure d'étain ; le cobalt, le platine (iridium, osmium, ruthenium, rhodium, palladium, etc.) et leurs sels, le lithium, le manganèse, le molybdène, le plomb sous toutes ses formes, le sodium, le nickel, l'uranium, le sélénium, la fonte de fer, le fer électrolytique et l'hématite, le strontium, le titanium, le mercure, le cuivre sous toutes ses formes, ainsi que le cuivre non travaillé ou mi-ouvré, les fils de cuivre de tout diamètre et l'iodure de cuivre, le chlore, l'or, le zinc.

7. Les sels et les alliages des métaux ci-dessus, et notamment les alliages de fer, dont : le ferro-vanadium, le ferro-tungstène, le ferro-manganèse, le ferro-molybdène, le ferro-uranium, le ferro-chrome, les alliages d'aluminium, de platine et de cuivre, l'acier contenant du tungstène (wolfram) ou du molybdène.

8. Les minerais de métaux énumérés dans le paragraphe 6, et notamment les minerais d'arsenic, de vanadium, de tungstène, de cadmium, de lithium, d'étain, de manganèse, de molybdène, de plomb, de nickel, d'uranium, de fer, de strontium, de cuivre, de chrome, de zinc, la bauxite, le corindon, les pyrites de fer, les pyrites de cuivre, l'émeri. A ajouter les diamants bruts utilisables pour des emplois industriels, le talc.

9. Les oxydes, sels, etc... comme suit :

Le bioxyde de manganèse, l'acide chlorhydrique, le phosgène (chlorure de carbonyle), l'anhydride sulfureux, le prussiate de soude, le cyanure de sodium, le sulfure de carbone, l'acétate de calcium, l'acide oxalique et les oxalates, l'acide formique et les formiates, les sulfites et hyposulfites métalliques, la chaux sodée et le chlorure de chaux ; les alcools, y compris l'huile de fusel, l'esprit de bois, leurs dérivés et leurs préparations ; les chlorures métalliques, à l'exception du chlorure de sodium, et les composés halogènes du carbone ; les acétones en général, ainsi que les matières brutes ou distillées propres à être employées pour leur préparation ; les levures d'albumine ; les huiles grasses.

10. Les produits résineux, le camphre et la térébenthine (huile et essence), les goudrons et l'essence de goudron de bois.

11. Le caoutchouc sous toutes ses formes et variétés, tant le caoutchouc brut, usagé, ouvré ou récupéré, que les solutions et préparations contenant du caoutchouc, ainsi que les objets faits, en tout ou en partie, en caoutchouc.

12. Les matières lubrifiantes et notamment l'huile de ricin.

13. Les matières isolantes, brutes ou ouvrées.

14. Les huiles minérales, y compris celles à l'usage des moteurs, brutes ou distillée (pétrole, benzine, naphte).

15. Les charbons de terre, à savoir : l'anthracite, la houille, la lignite et le coke.

16. Les fractions des produits distillés du goudron de houille depuis le benzol jusqu'au crésol compris ; le toluol et les mélanges de toluol (tirés du goudron de houille par addition de pétrole, ou de toute autre matière).

17. La cire de paraffine, et en général les cires de toutes sortes.

18. Le savon.

19. Les fibres végétales et leurs filés ; le coton brut, les linters, les déchets de cotons les fils et les tissus de coton, et autres produits tirés du coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs ; le lin, le chanvre, le jute, la ramie, le kapok.

20. Le liège et le liège en poudre.

21. Le bambou.

22. L'amidon.

23. La laine brute, peignée ou cardée, les déchets de laine, ainsi que les fils et les filés de laine.

24. Les os sous toutes leurs formes, tant entiers que concassés, les os calcinés, la cendre d'os, le noir animal.

25. Les peaux de bétail, de buffle et de chevaux ; les peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims, ainsi que les cuirs manufacturés ou non, propres à la sellerie, aux harnachements, chaussures ou effets militaires ; les cuirs imperméables et les cuirs de pompe.

26. Les pellicules sensibles, plaques et papiers photographiques de toutes sortes.

27. Les animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre.

28. Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leurs pièces détachées.

29. Les projecteurs et les télémètres, ainsi que leurs pièces détachées.

30. Les effets d'habillement et d'équipement d'un caractère évidemment militaire.

31. Toutes espèces de harnachements ayant un caractère évidemment militaire.

32. Le matériel de campement et ses pièces détachées.

33. Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes ou du matériel militaire, terrestre ou naval, ainsi que leurs accessoires et pièces détachées.

34. Les tours et autres machines ou machines-outils, pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre.

35. Les plaques de blindage.

36. Les fils de fer barbelés et les instruments employés à les fixer ou à les couper.

37. Les bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre.

38. Les appareils des signaux phoniques sous-marins.

39. Le matériel électrique adapté aux usages de la guerre, et pièces détachées.

40. Les aéroplanes, les aérostats, ballons et aéronefs de toute nature, leurs pièces détachées, ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation.

41. Les automobiles de toute nature et leurs pièces détachées.

42. Les pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes, ainsi que les articles ou matériaux propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation.

43. Les cartes et plans de toute partie du territoire des pays belligérants ou de zone des opérations militaires, à toute échelle plus grande que 1/250.000, ainsi que les productions, à toute échelle, de ces cartes ou plans, par la photographie ou tout autre procédé.

44. L'amiante.

45. Le piment et le poivre.

46. L'or et l'argent en lingots ou monnayés, les papiers-monnaie et tous les instruments de crédit négociables et titres réalisables.

II. — *Contrebande conditionnelle.*

1. Les vivres.

2. Les fourrages et matières propres à la nourriture des animaux.

Note. — Les termes « vivres » et « matières propres à la nourrriture des animaux » comprennent aussi les graines oléagineuses, noix et noyaux, les huiles animales et végétales et les graisses utilisables à la fabrication de la margarine, ainsi que les tourteaux et farines tirées des graines oléagineuses, des noix et des noyaux.

3. Les articles d'habillement et les chaussures, bottes, peaux et fourrures, s'ils sont utilisables pour la guerre.

4. Les véhicules de toute nature (autres que les automobiles), et les bicyclettes, pouvant servir à la guerre, ainsi que leurs pièces détachées.

5. Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, les docks flottants et leurs pièces détachées, ainsi que les parties de bassins.

6. Le matériel fixe et roulant des chemins de fer ; le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.

7. Les machines et les machines-outils de tout genre, y compris les machines de combustion interne, ainsi que toute machine ou appareil des classss suivantes : de tissage,

d'électricité, de cordonnerie, de construction de routes et de ponts, de construction de navires et de chemins de fer, de métallurgie et de tréfilerie.

8. Les bois en général pour les mines.
9. Les barils et futailles et leurs pièces détachées.
10. Le ciment.
11. Les combustibles, autres que les huiles minérales ; le charbon de bois.
12. Les poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.
13. Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.
14. Les objets d'harnachement et de sellerie.
15. Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et toutes espèces d'instruments nautiques.
16. Les matières tannantes de toute sorte, et les extraits servant au tannage.
17. Les fruits verts.
18. Les fruits secs.
19. L'huile de lin.
20. La caséine.
21. Les vessies, boyaux, enveloppes et peaux à saucisses.

Athènes, le 4/17 octobre 1917.

819

France. — Notification relative a la contrebande de guerre, en date du 31 juillet 1918 (*Journal officiel de la République française* du 31 juillet 1918, p. 6660).

Il est notifié que les modifications et additions suivantes sont apportées aux listes de contrebande de guerre, publiées au *Journal officiel* du 14 octobre 1915 et modifiées le 27 janvier, le 13 avril, le 28 juin, le 13 octobre, le 23 novembre 1916, le 3 janvier et le 11 juillet 1917 (1).

Contrebande absolue

Modifications.

Le paragraphe 12 est remplacé par le suivant : « Les fils de fer et d'acier et tous les articles manufacturés, les câbles et treillages divers, les fils de fer barbelés et les instruments employés à les fixer ou à les couper ».

Le paragraphe 39 est remplacé par le suivant : « L'étain, ses alliages, oxydes, sels et leurs déchets ».

Le paragraphe 41 est remplacé par le suivant : « Les minerais de tungstène, de molybdène, de vanadium, de titane, d'uranium, de strontium, de lithium, de tantale, de manganèse, de nickel, de cobalt, de chrome, l'hématite, les pyrites de fer, les pyrites de cuivre et autres minerais de cuivre, les minerais de zinc, de plomb, d'arsenic, d'étain et d'aluminium : bauxite, cryolithe, argile ».

Additions.

Au paragraphe 31 ajouter : « Le jonc et l'osier sous toutes leurs formes ».

Au paragraphe 38, ajouter à la suite de : « le plomb sous toutes ses formes », « ses alliages, sels et composés ».

Paragraphe 63 : « Les boulons et écrous, vis à bois ou à métaux et pointes d'acier ».

(1) V. ce *Recueil,* t. I, p 337 ; t. II, p. 105, 110, 157, 260, 863 et 281 ; t. III, p. 222.

Paragraphe 64 : « Le fluorure de sodium ».
Paragraphe 65 : « L'anis, la badiane et les essences qui en sont extraites ».

820

France. — Décret relatif aux navires neutres, en date du 27 aout 1918 (*Journal officiel de la République française* du 29 août 1918, p. 7613).

Rapport au Président de la République française

Paris, le 27 août 1918.

Monsieur le Président,

Aux termes d'une ordonnance du 27 avril 1918, le gouvernement de l'Empire allemand a déclaré que dorénavant un navire neutre serait considéré, sauf preuve contraire, comme naviguant dans l'intérêt des opérations de guerre de l'ennemi lorsque la majeure partie de la flotte marchande de l'État dont il bat pavillon navigue au profit de l'ennemi ou lorsque cet État a conclu avec un État ennemi un accord portant concession de tonnage.

Il est à peine besoin de montrer ce qu'a de tout à fait contraire au droit une semblable prescription qui impute à un navire les actes d'un autre navire, et par laquelle le gouvernement de l'Empire allemand voudrait couvrir ses destructions arbitraires des navires neutres et annihiler la liberté des mers dont il se déclare hautement le défenseur.

Ne pouvant, d'autre part, s'assurer les transports maritimes qui lui sont nécessaires, le gouvernement de l'Empire allemand, sans se soucier davantage du droit des neutres, a prétendu effrayer ces derniers en se réservant les services de certains navires neutres et en s'attribuant dans les pays neutres eux-mêmes le contrôle de leurs cargaisons au départ et en le faisant constater par un sauf-conduit consulaire allemand.

Un semblable état de choses, créé par nos ennemis, ne saurait nous laisser sans défense. De notre côté, nous sommes fondés à considérer, sauf preuve contraire, comme naviguant dans l'intérêt de l'État ennemi un navire qui se place sous le contrôle de cet État, en recevant de lui un sauf-conduit dont les conditions sont en opposition avec l'exercice de nos droits de belligérant. De ce chef, ce navire perd le bénéfice de sa neutralité et protégerait vainement de son pavillon les marchandises de propriété, provenance ou destination ennemies qu'il a dans sa cargaison.

Il va de soi qu'il n'y faut point comprendre les cas où le sauf-conduit allemand serait délivré pour assurer la protection de certains navires tels que ceux destinés à la C. R. B. ou au ravitaillement de la Suisse et reconnus par les Alliés.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous présenter le projet de décret ci-joint que, si vous partagez notre manière de voir, nous vous prions de vouloir bien revêtir de votre signature.

Veuillez, monsieur le Président, agréer la nouvelle expression de notre respectueux dévouement.

Le ministre de la marine, G. Leygues. — *Le ministre du blocus*, A. Lebrun. — *Le ministre des affaires étrangères*, Stephen Pichon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport des ministres de la marine, du blocus et des affaires étrangères,

Décrète :

Article 1er. — Tout navire neutre qui se place sous le contrôle de l'ennemi en recevant un sauf-conduit ennemi non reconnu par les Alliés et en opposition avec l'exercice de leurs droits de belligérants, est considéré, sauf preuve contraire, comme naviguant

dans l'intérêt de l'État ennemi et est, de ce chef, sujet à capture et à confiscation, ainsi que les marchandises de propriété, provenance ou destination ennemies formant sa cargaison.

Art. 2. — Les ministres de la marine, du blocus et des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 août 1918.

R. Poincaré.

Par le Président de la République :

Le ministre de la marine, Georges Leygues. — *Le ministre du blocus*, A. Lebrun. — *Le ministre des affaires étrangères*, Stephen Pichon.

821

France. — Notification relative a la contrebande de guerre, en date du 5 octobre 1918 (*Journal officiel de la République française* du 5 octobre 1918, p. 8685).

Il est notifié que les modifications et additions suivantes sont apportées aux listes de contrebande de guerre publiées au *Journal officiel* du 14 octobre 1915 et modifiées le 27 janvier, le 13 avril, le 28 juin, le 13 octobre, le 23 novembre 1916, le 3 janvier, le 11 juillet 1917 et le 31 juillet 1918 (1).

Contrebande absolue

Additions.

Au *paragraphe 8* : « les masses d'épuration épuisées ».

Au *paragraphe 19* : après : « les fils de laine », ajouter : « les cheveux » et à la fin du paragraphe : « les feutres de laine ».

Au *paragraphe 21* : « le jute sous toutes ses formes, les drilles ».

Au *paragraphe 47* : « le glucose ».

Au *paragraphe 60* : « les pierres gemmes brutes et les pierres artificielles brutes et taillées ».

Au *paragraphe 65* : « l'acide citrique, ses dérivés et ses composés ».

Paragraphe 66 : « la chaux hydraulique et le ciment ».

Paragraphe 67 : « les courroies de transmission ».

Contrebande conditionnelle

Additions.

Paragraphe 21 : « le linoléum ».

Paragraphe 22 : « le corozo ».

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 337 ; t. II, p. 105, 110, 157, 360, 363 et 381 ; t. III, p. 222 et 271.

822

France. — Notification relative a la contrebande de guerre, en date du 25 octobre 1918 (*Journal officiel de la République française* du 25 octobre 1918, p. 9282).

Il est notifié que les listes des articles de contrebande de guerre publiées jusqu'à ce jour au *Journal officiel* (V. *Journal officiel* des 14 octobre 1915, 27 janvier, 13 avril, 28 juin, 13 octobre et 23 novembre 1916, 3 janvier et 11 juillet 1917, 31 juillet et 5 octobre 1918) sont abrogées et remplacées par les listes ci-après (1) :

I. — *Contrebande absolue.*

1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport, ainsi que leurs pièces détachées, les appareils pouvant servir à contenir ou à projeter des gaz liquéfiés ou comprimés, des liquides inflammables, des acides ou d'autres agents de destruction susceptibles d'être utilisés pour la guerre, ainsi que leurs pièces détachées ;

2° Les instruments et appareils exclusivement propres à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication ou à la réparation des armes ou du matériel de guerre, terrestre ou naval ;

3° Les tours, machines et outils pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre ;

4° L'émeri, le corindon, le carborundum, sous toutes ses formes, et toutes autres substances abrasives, naturelles ou artificielles, ainsi que les produits fabriqués avec ces matières ;

5° Les projectiles, gargousses, cartouches et grenades de toute nature et leurs pièces détachées ;

6° Les cires de toutes sortes ;

7° Les poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre ;

8° Les matières employées à la confection des explosifs, y compris : l'acide nitrique et les nitrates de toute nature, l'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant (oléum), l'anhydride acétique, l'acide acétique et les acétates, le chlorate et le perchlorate de baryum, l'acétate, le nitrate et le carbure de calcium, les sels de potassium et la potasse caustique, les sels d'ammonium et l'ammoniaque (solution), la soude caustique, le chlorate et le perchlorate de sodium, le mercure, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte (employé comme dissolvant), le phénol (acide phénique), le crésol, la naphtaline, ainsi que leurs mélanges et leurs dérivés, l'aniline et ses dérivés, la glycérine, les acétones et matières premières brutes ou raffinées pouvant servir à leur préparation, l'éther acétique, l'éther formique, l'éther sulfurique, les alcools y compris l'huile de fusel, l'esprit de bois, leurs dérivés et leurs préparations, le soufre, le sulfate de baryte (barytine), l'urée, la cyanamide, le celluloïd, les masses d'épuration épuisées ;

9° Les gaz, les vapeurs et les liquides vaporisables employés pour la guerre, ainsi que les matières servant à leur préparation ; les substances incendiaires et les matières servant à produire de la fumée employées pour la guerre, tels que le gaz ammoniac, le chlore, l'acide chlorhydrique, l'anhydride sulfureux, le phosgène (chlorure de carbonyle), le brome, l'iode et ses composés, le phosphore et ses composés, le sulfure de carbone, l'arsenic et ses composés, le bioxyde de manganèse, le prussiate de soude, le cyanure de sodium ; l'acide oxalique et les oxalates, l'acide formique et les formiates, les phéna-

(1) V. ce *Recueil*, t. I, p. 337 ; t. II, p. 105, 110, 157, 360, 363 et 381 ; t. III, p. 222, 271 et 273.

tes, les sulfites et les hyposulfites métalliques, la chaux sodée, et le chlorure de chaux, les sels de strontium et de lithium et leurs composés, etc. ;

10° Le piment et le poivre ;

11° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leurs pièces détachées ; le matériel de campement et ses pièces détachées ;

12° Les fils de fer et d'acier et tous les articles manufacturés, les câbles et treillages divers, les fils de fer barbelés et les instruments employés à les fixer ou à les couper ;

13° Les télémètres et leurs pièces détachées, les projecteurs et leurs pièces détachées ;

14° Les effets d'habillement et d'équipement ayant un caractère militaire ;

15° Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre ou susceptibles de le devenir ;

16° Toutes espèces de harnachements ayant un caractère militaire;

17° Les peaux de bétail, de buffles et de chevaux, les peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims, ainsi que le cuir, manufacturé ou non, propre à la sellerie, aux harnachements, chaussures ou effets militaires ; les courroies de cuir, les cuirs imperméables et les cuirs de pompe ;

18° Les matières tannantes de toutes sortes, y compris le bois de québracho et les extraits servant au tannage ;

19° La laine brute, peignée ou cardée, les déchets de laine et résidus de toute nature, les fils de laine, les cheveux, les crins et poils d'animaux de toute espèce, ainsi que leurs filés et leurs déchets, les feutres de laine ;

20° Le coton brut, les linters, les déchets de coton, les filés de coton, les tissus de coton et autres produits tirés de coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs ;

21° Le lin, le chanvre, la ramie, le kapok et toutes fibres végétales ainsi que leurs filés, le jute sous toutes ses formes, les drilles ;

22° Les bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre ;

23° Les appareils de signaux phoniques sous-marins ;

24° Les plaques de blindage ;

25° Les appareils aériens de toute espèce, y compris les aéroplanes, les aéronefs, les ballons et aérostats de toute nature, leurs pièces détachées ainsi que les accessoires, objets et matériaux propres à servir à l'aérostation ou à l'aviation ; la baudruche ;

26° Les automobiles de toute nature et leurs pièces détachées, ainsi que leurs accessoires ;

27° Les pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes ainsi que les articles ou matériaux propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation ;

28° Les huiles minérales, y compris la benzine et les essences à moteur ;

29° Les produits résineux, le camphre et la térébenthine (huile et essence), les goudrons et l'essence de goudron de bois, les bitumes, asphaltes, poix et goudrons de toute nature ;

30° Le caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, usagé et récupéré, les solutions et pâtes contenant du caoutchouc et toutes autres préparations contenant du caoutchouc, le balata, la gutta-percha, ainsi que les variétés suivantes de caoutchouc, savoir : Bornéo, Guayulé, Jelutong, Palembang, Pontianac, et toutes autres substances contenant du caoutchouc) ainsi que les objets faits, en tout ou en partie, en caoutchouc ;

31° Le rotin, le bambou, le jonc et l'osier sous toutes leurs formes ;

32° Les matières lubrifiantes et notamment l'huile de ricin ;

33° Les métaux suivants : le tungstène, le molybdène, le vanadium, le titane, l'uranium, le tantale, le zinc, le nickel, le cobalt, le manganèse, le chrome, leurs alliages, leurs sels et leurs composés ; le sodium, le sélénium, le fer électrolytique, la fonte hématite, l'acier contenant du tungstène, du molybdène, du titane ou de l'uranium ;

34° L'amiante ;

35° L'aluminium, les alliages d'aluminium, l'alumine et les sels d'aluminium ;

36° L'antimoine, ainsi que les sulfures et oxydes d'antimoine ;

37° Le cuivre, non travaillé ou mi-ouvré, les fils de cuivre, les alliages ou composés de cuivre ;

38° Le plomb sous toutes ses formes, ses alliages, sels et composés ;

39° L'étain, ses alliages, oxydes, sels et leurs déchets ;

40° Les ferro-alliages de toutes sortes, y compris le ferro-silicium ;

41° Les minerais de tungstène, de molybdène, de vanadium, de titane, d'uranium, de strontium, de lithium, de tantale, de manganèse, de nickel, de cobalt, de chrome, l'hématite, les pyrites de fer, les pyrites de cuivre et autres minerais de cuivre, les minerais de zinc, de plomb, d'arsenic, d'étain et d'aluminium : bauxite, cryolithe, argile ;

42° Les cartes et plans de toute partie du territoire des pays belligérants ou de la zone des opérations militaires, à toute échelle plus grande que 1/250 000e ainsi que les reproductions à toute échelle de ces cartes ou plans par la photographie ou tout autre procédé ; les pellicules sensibles, plaques et papiers photographiques ;

43° Le liège, y compris le liège en poudre ;

44° Les os sous toutes leurs formes, entiers ou concassés, et les os calcinés ; le noir animal ;

45° Le savon et le bois de Panama (écorce de quillaia) ;

46° Les chlorures métalliques (à l'exception du chlorure de sodium), les chlorures métalloïdiques ;

47° Les composés halogènes du carbone, l'amidon, le glucose ;

48° Le borax, l'acide borique et autres composés du bore ;

49° Les graines de sabadelle et les préparations qui en dérivent ;

50° L'or, l'argent, les papiers représentatifs de la monnaie, les titres, les effets négociables, les chèques, les traites, les mandats, les coupons, les lettres de crédit, de délégation ou d'avis, les avis de crédit et de débit ou autres documents qui, soit par eux-mêmes, soit une fois complétés ou mis en usage par le destinataire, autorisent, confirment ou rendent effectif le transfert de fonds, de crédit ou de titres ;

51° Le talc ;

52° Le feldspath ;

53° Les matériels électriques adaptés aux usages de la guerre et pièces détachées ;

54° Les matières isolantes brutes et ouvrées ;

55° Les acides gras ;

56° Le cadmium, alliages de cadmium et minerais de cadmium ;

57° L'albumine ;

58° Le zirconium, le cerium, le thorium, ainsi que tous alliages et composés, zircon et sable monazité ;

59° La soie sous toutes ses formes et les articles manufacturés, les cocons à soie, la soie artificielle et articles manufacturés ;

60° Les diamants bruts utilisables pour des emplois industriels, les pierres gemmes brutes et les pierres artificielles brutes et taillées ;

61° Le platine (minerai, métal et sels) et métaux de la mine de platine (iridium, osmium, ruthénium, rhodium, palladium, etc.) et leurs sels, ainsi que les alliages de tous ces métaux ;

62° Tous les bois susceptibles d'usages militaires ;

63° Les boulons et écrous, vis à bois ou à métaux et pointes d'acier ;

64° Le fluorure de sodium ;

65° L'anis, la badiane et les essences qui en sont extraites, l'acide citrique, ses dérivés et ses composés ;

66° La chaux hydraulique et le ciment ;

67° Les courroies de transmission.

II. — *Contrebande conditionnelle.*

1° Les vivres ;

2° Les fourrages et matières propres à la nourriture des animaux ;

3° Les graines oléagineuses, noix et cosses ;

4° Les huiles et graisses d'animaux, de poissons ou de végétaux, autres que celles susceptibles d'être employées comme lubrifiants et ne comprenant pas les huiles essentielles ;

5° Les combustibles autres que les huiles minérales, y compris le charbon de bois ;

6° Les poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement préparés pour un usage de guerre ;

7° Les fers à cheval et les matériaux de maréchalerie ;

8° Les harnachements et la sellerie ;

9° Les articles suivants, s'ils sont utilisables pour la guerre : les vêtements, les articles fabriqués pour les vêtements, les peaux et fourrures, les chaussures et les bottes ;

10° Les véhicules de toute nature autres que les automobiles et pouvant servir à la guerre, ainsi que leurs pièces détachées ;

11° Le matériel, fixe ou roulant, des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones ;

12° Les navires, bateaux et embarcations de tous genres ; les docks flottants et leurs pièces détachées ; les parties de bassins ;

13° Les jumelles, télescopes, chronomètres et toutes espèces d'instruments nautiques ;

14° La caséïne ;

15° Les vessies, boyaux, enveloppes et peaux à saucisses ;

16° Les levures ;

17° Les éponges brutes et préparées ;

18° Les colles, gélatines et substances servant à leur fabrication ;

19° Les barriques et tonneaux vides de toutes sortes et leurs parties constitutives ;

20° Les algues, varechs, lichens et mousses diverses ;

21° Le linoléum ;

22° Le corozo.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES ARTICLES DE CONTREBANDE DE GUERRE

POUR LA FACILITÉ DES RECHERCHES, IL A ÉTÉ DRESSÉ UNE LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES ARTICLES PORTÉS SUR LES LISTES DE CONTREBANDE DE GUERRE PUBLIÉES CI-DESSUS, AVEC INDICATION DE LEUR CARACTÈRE D'ARTICLES DE CONTREBANDE ABSOLUE OU CONDITIONNELLE

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Abrasives (toutes substances naturelles ou artificielles ainsi que les produits fabriqués avec ces matières)	A	4
Acétates	A	8
Acétate de calcium	A	8
Acétones et matières premières brutes ou raffinées pouvant servir à leur préparation	A	8
Acide acétique	A	8
Acide borique (V. Borax).		
Acide chlorhydrique	A	9
Acide citrique, ses dérivés et composés	A	65
Acide formique	A	9
Acides gras	A	55
Acide nitrique	A	8
Acide oxalique	A	9
Acide phénique (V. Phénol).		
Acide sulfurique	A	8
Acide sulfurique fumant (oléum)	A	8
Acides (V. Appareils pour).		
Acier contenant du tungstène, du molybdène, du titane ou de l'uranium (V. aussi Fils, pointes).	A	33
Aéronefs (V. Appareils aériens).		
Aéroplanes (V. Appareils aériens).		
Aérostats (V. Appareils aériens).		
Affûts et leurs pièces détachées	A	11
Agents de destruction (gaz, acides, liquides inflammables, etc.) (V. Appareils pour).		
Albumine	A	57
Alcools y compris l'huile de fusel et l'esprit de bois, leurs dérivés et leurs préparations	A	8
Algues, varechs, lichens et mousses diverses	C	20
Alliages (V. Aluminium, cadmium, cérium, chrome, cobalt, cuivre, étain, fer et ferro-alliages, iridium, manganèse, molybdène, nickel, osmium, palladium, platine, plomb, ruthenium, rhodium, tantale, thorium, titane, tungstène, uranium, vanadium, zinc, zirconium).		
Alumine	A	35
Aluminium et alliages, alumine et sels d'aluminium (V. aussi Minerais).	A	35
Amiante	A	34
Amidon	A	47
Ammoniac (V. Gaz).		
Ammoniaque (solution)	A	8
Ammonium (V. Sels).		
Anhydride acétique	A	8
Anhydride sulfureux	A	9
Aniline et ses dérivés	A	8
Animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre ou susceptibles de le devenir	A	15
Anis et essences qui en sont extraites	A	65
Antimoine, ainsi que les sulfures et oxydes d'antimoine	A	36
Appareils (V. Instruments).		

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Appareils aériens de toute espèce, y compris les aéroplanes, les aéronefs, les ballons et aérostats de toute nature, leurs pièces détachées ainsi que les accessoires, objets et matériaux propres à servir à l'aérostation ou à l'aviation.	A	25
Appareils pouvant servir à contenir ou à projeter des gaz liquéfies ou comprimés, des liquides inflammables, des acides ou d'autres agents de destruction susceptibles d'être utilisés pour la guerre, ainsi que leurs pièces détachées.	A	1
Appareils (et instruments) exclusivement propres à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication ou à la réparation des armes ou du matériel de guerre terrestre ou naval. . . .	A	2
Appareils de signaux phoniques sous-marins.	A	23
Argent.	A	50
Argile.	A	41
Armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport ainsi que leurs pièces détachées.	A	1
(V. aussi Instruments et appareils).		
Arsenic et ses composés.	A	9
(V. aussi Minerais).		
Articles fabriqués pour les vêtements (V. Vêtements).		
Articles manufacturés (V. Fils de fer, soie).		
Asphaltes de toute nature.	A	29
Automobiles de toute nature et leurs pièces détachées ainsi que leurs accessoires	A	26
(V. aussi Pneumatiques).		
Avant-trains et leurs pièces détachées.	A	11
Aviation (V. Appareils aériens).		
Avis de crédit ou de débit ou autres documents qui, soit par eux-mêmes, soit une fois complétés ou mis en usage par le destinataire, autorisent, confirment ou rendent effectif le transfert de fonds, de crédit ou de titres.	A	50
Badiane et essences qui en sont extraites.	A	65
Balata (V. Caoutchouc).		
Ballons (V. Appareils aériens).		
Bambou sous toutes ses formes.	A	31
Bandages pour automobiles et bicyclettes (V. Pneumatiques).		
Barbelés (V. Fils de fer).		
Barriques et tonneaux vides de toutes sortes et leurs parties constitutives.	C	19
Baryte (V. Sulfate de baryte).		
Barytine (V. Sulfate de baryte).		
Baryum (V. Chlorate, perchlorate).		
Bassins (parties de).	C	12
Bateaux (V. Navires).		
Bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre.	A	22
Baudruche.	A	25
Bauxite.	A	41
Benzine.	A	28
Benzol.	A	8
Bicyclettes (V. Pneumatiques, véhicules).		
Bioxyde de manganèse.	A	9
Bitumes de toute nature.	A	29
Blindage (V. Plaques).		
Bois de Panama.	A	45
Bois (tous les) susceptibles d'usages militaires.	A	62
(V. aussi Vis à bois)		
Bois de québracho (V. Matières tannantes).		
Borax, acide borique et autres composés du bore.	A	48
Bore (composés du) (V. Borax).		
Bottes (V. Chaussures).		

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Boulons et écrous, vis à bois ou à métaux et pointes d'acier. .	A	63
Boyaux.	C	15
Brôme.	A	9
Câbles et treillages divers (V. Fils de fer)		
Cadmium, alliages et minerais de cadmium.	A	56
Caissons et leurs pièces détachées.	A	11
Calcium (V. Acetate, carbure, nitrate).		
Campement (V. Matériel).		
Camphre.	A	29
Caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, usagé et récupéré, les solutions et pâtes contenant du caoutchouc et toutes autres préparations contenant du caoutchouc, le balata, la gutta-percha, ainsi que les variétés suivantes de caoutchouc, savoir : Bornéo, Guayulé, Jelutong, Palembang, Pontianac, et toutes autres substances contenant du caoutchouc), ainsi que les objets faits, en tout ou en partie, en caoutchouc.	A	30
Carbone (composés halogènes du). . . . . (V. aussi Sulfure).	A	47
Carbonyle (chlorure de) (V. Phosgène).		
Carborundum sous toutes ses formes, ainsi que les produits fabriqués avec cette matière.	A	4
Carbure de calcium.	A	8
Cartes et plans de toute partie du territoire des pays belligérants ou de la zone des opérations militaires, à toute échelle plus grande que 1/250.000e, ainsi que les reproductions à toute échelle de ces cartes ou plans par la photographie ou tout autre procédé, les pellicules sensibles, plaques et papiers photographiques	A	42
Cartouches (V. Projectiles).		
Caséine.	C	14
Celluloïd.	A	8
Cérium, ainsi que tous les alliages et composés.	A	58
Chanvre et ses filés.	A	21
Charbon (V. Combustibles).		
Charbon de bois.	C	5
Chaussures et bottes (si elles sont utilisables pour la guerre). . (V. aussi Cuir.)	C	9
Chaux (V. Chlorure de chaux).		
Chaux hydraulique.	A	66
Chaux sodée.	A	9
Chemins de fer (V. Matériel).		
Chèques.	A	50
Cheveux.	A	19
Chlorate de baryum.	A	8
Chlorate de sodium.	A	8
Chlore.	A	9
Chlorure de carbonyle (V. Phosgène).		
Chlorure de chaux.	A	9
Chlorures métalliques à l'exception du chlorure de sodium. . .	A	48
Chlorures métalloïdiques.	A	46
Chrome, ses alliages, ses sels et ses composés . . . . (V. aussi Ferro-alliages, minerais de).	A	33
Chronomètres.	C	13
Ciment.	A	66
Cires de toutes sortes.	A	6
Cobalt, ses alliages, ses sels et ses composés. . . . . (V. aussi Ferro-alliages, minerais).	A	33
Cocons à soie.	A	59
Colles, gélatines et substances servant à leur fabrication. . . .	C	18
Combustibles autres que les huiles minérales, y compris le charbon de bois.	C	5

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Composés (V. Acide citrique, bore, carbone, cérium, chrome, cobalt, cuivre, manganèse, molybdène, nickel, plomb, tantale, titane, thorium, tungstène, uranium, vanadium, zinc, zirconium).		
Corindon, ainsi que les produits fabriqués avec cette matière. .	A	4
Coroso.	C	22
Cosse (V. Graines oléagineuses).		
Coton brut, linters, déchets de coton, filés de coton, tissus de coton et autres produits tirés du coton, susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs.	A	20
Coupons.	A	50
Courroies de cuir.	A	17
Courroies de transmission.	A	67
Crédit (V. Avis de crédit, lettres de crédit).		
Cresol.	A	8
Crins (V. Laine).		
Cryolithe.	A	41
Cuir manufacturé ou non, propre à la sellerie, aux harnachements, chaussures ou effets militaires.	A	17
Cuirs imperméables.	A	17
Cuir de pompe.	A	17
Cuivre non travaillé ou mi-ouvré, fils de cuivre, alliages ou composés de cuivre. . . . . (V. aussi Pyrites, minerais).	A	37
Cyanamide.	A	8
Cyanure de sodium.	A	9
Débit (V. Avis de débit).		
Déchets (V. Laine, coton, étain).		
Dérivés.	A	8 et 65
Diamants bruts utilisables pour des emplois industriels. . . .	A	60
Docks flottants et leurs pièces détachées.	C	12
Drilles.	A	21
Ecorce de quillaia (V. Bois de Panama).		
Ecrous.	A	63
Effets d'équipement (V. Effets d'habillement, cuir).		
Effets d'habillement et d'équipement ayant un caractère militaire.	A	14
Effets négociables.	A	50
Electriques (V. Matériels).		
Embarcations (V. Bâtiments de guerre et navires).		
Emeri, corindon, carborundum, sous toutes ses formes et toutes autres substances abrasives, naturelles ou artificielles, ainsi que les produits fabriqués avec ces matières.	A	4
Enveloppes et peaux à saucisses.	C	15
Eponges brutes et préparées.	C	17
Epuration (Masses d') (V. Masses d'épuration).		
Equipement (V. Effets d'habillement).		
Esprit de bois (V. Alcools).		
Essence de goudron de bois	A	29
Essence de térébenthine (V. Térébenthine).		
Essences extraites de l'anis et de la badiane (V. Anis, badiane).		
Essences à moteur.	A	28
Etain, ses alliages, oxydes, sels et leurs déchets. . . . . (V. aussi Minerais).	A	39
Ether acétique, ses dérivés et préparations.	A	8
Ether formique, ses dérivés et préparations.	A	8
Ether sulfurique, ses dérivés et préparations.	A	8
Explosifs (V. Coton, matières, poudres).		
Extraits tannants (V. Matières tannantes).		

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Feldspath.	A	52
Fer (V. Fils, pyrites).		
Ferro-alliages de toutes sortes, y compris le ferro-silicium. . .	A	40
Ferro-silicium.	A	40
Fers à cheval et matériaux de maréchalerie.	C	7
Fer électrolytique.	A	33
Feutres de laine.	A	19
Fibres végétales (toutes, ainsi que leurs filés).	A	21
Filés (V. Coton, fibres végétales, laine, lin, ramie, chanvre, kapok).		
Fils de laine (V. Laine).		
Fils d'acier (V. Fils de fer et d'acier).		
Fils de cuivre (V. Cuivre).		
Fils de fer et d'acier et tous les articles manufacturés, les câbles et treillages divers, les fils de fer barbelés et instruments employés à les fixer ou à les couper.	A	12
Fluorure de sodium.	A	64
Fonds (V. Avis de crédit et de débit).		
Fonte hématite.	A	33
Formiates.	A	11
Forges de campagne et leurs pièces détachées.	A	9
Fourgons et leurs pièces détachées.	A	11
Fourrages et matières propres à la nourriture des animaux. . .	C	2
Fourrures (V. Peaux).		
Fumée (V. Matières).		
Gargousses (V. Projectiles).		
Gaz ammoniac.	A	9
Gaz liquéfiés ou comprimés (V. Appareils pour).		
Gaz, vapeurs et liquides vaporisables, employés pour la guerre, ainsi que les matières servant à leur préparation.	A	9
Gélatines et substances servant à leur fabrication.	C	18
Glucose.	A	47
Glycérine.	A	8
Goudrons de toute nature.	A	29
Goudron et essence de goudron de bois.	A	29
Graines de sabadelle (V. Sabadelle).		
Graines oléagineuses, noix et cosses.	C	3
Graisses (V. Huiles).		
Grenades (V. Projectiles).		
Gutta-percha (V. Caoutchouc).		
Habillement (V. Effets d'habillement).		
Harnachements.	C	8
Harnachements ayant un caractère militaire (toutes espèces de). (V. aussi Cuir).	A	16
Hématite.	A	41
Huile de térébenthine (V. Térébenthine).		
Huile de fusel (V. Alcools).		
Huile de ricin.	A	32
Huiles et graisses d'animaux, de poisson ou de végétaux, autres que celles susceptibles d'être employées comme lubrifiants et ne comprenant pas les huiles essentielles.	C	4
Huiles minérales, y compris la benzine et les essences à moteur.	A	28
Hyposulfites métalliques.	A	9
Incendiaires (V. Substances).		
Instruments pour fixer ou couper les fils de fer, d'acier, les fils de fer barbelés, les câbles et treillages divers.	A	12
Instruments et appareils exclusivement propres à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication ou à la réparation des armes ou du matériel de guerre terrestre ou naval.	A	2

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Instruments nautiques (toutes espèces d').	C	13
Iode et ses composés.	A	9
Iridium.	A	61
Isolantes (V. Matières isolantes).		
Jonc sous toutes ses formes.	A	31
Jumelles, télescopes, chronomètres et toutes espèces d'instruments nautiques	C	13
Jute sous toutes ses formes.	A	21
Kapok et ses filés.	A	21
Laine brute, peignée ou cardée, déchets de laine et résidus de toute nature, fils de laine ; crins et poils d'animaux de toute espèce, ainsi que leurs filés et leurs déchets.	A	19
Lettres d'avis.	A	50
Lettres de crédit.	A	50
Lettres de délégation.	A	50
Levures.	C	16
Lichens.	C	20
Liège, y compris le liège en poudre.	A	43
Lin et ses filés.	A	21
Linoléum.	C	21
Linters (V. Coton).		
Liquides inflammables (V. Appareils pour).		
Liquides vaporisables employés pour la guerre, ainsi que les matières servant à leur préparation.	A	9
Lithium (V. Minerais, sels).		
Lubrifiants (V. Matières lubrifiantes).		
Machines (V. Tours).		
Mandats.	A	50
Manganèse, ses alliages, ses sels et ses composés. . . . . (V. aussi Bioxyde de manganèse, ferro-alliages, minerais).	A	33
Masses d'épuration épuisées.	A	8
Maréchalerie (matériaux de) (V. Fers à cheval).		
Matériaux propres à être employés pour la fabrication ou la réparation des pneumatiques et bandages (V. Pneumatiques).		
Matériaux propres à servir à l'aérostation et à l'aviation (V. Appareils aériens).		
Matériel fixe ou roulant des chemins de fer.	C	11
Matériel de campement et ses pièces détachées.	A	11
Matériel de guerre (V. Appareils et instruments).		
Matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones. . . .	C	11
Matériels électriques adaptés aux usages de la guerre et pièces détachées.	A	53
Matières employées à la confection des explosifs.	A	8
Matières isolantes brutes et ouvrées.	A	54
Matières lubrifiantes.	A	32
Matières propres à la nourriture des animaux.	C	2
Matières servant à préparer les gaz, vapeurs, liquides vaporisables et à produire de la fumée, employées pour la guerre. . . .	A	9
Matières tannantes de toutes sortes, y compris le bois de quebracho et les extraits servant au tannage.	A	18
Mélanges.	A	8
Mercure.	A	8
Métaux. . . . . (V. aussi Vis à métaux).	A	33
Métaux de la mine de platine (V. Platine).		
Minerais d'aluminium.	A	41
Minerais d'arsenic.	A	41
Minerais de cadmium.	A	56
Minerais de chrome.	A	41

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Minerais de cobalt	A	41
Minerais de cuivre	A	41
(V. aussi Pyrites de cuivre).		
Minerais d'étain	A	41
Minerais de lithium	A	41
Minerais de manganèse	A	41
Minerais de molybdène	A	41
Minerais de nickel	A	41
Minerais de platine	A	61
Minerais de plomb	A	41
Minerais de strontium	A	41
Minerais de tantale	A	41
Minerais de titane	A	41
Minerais de tungstène	A	41
Minerais d'uranium	A	41
Minerais de vanadium	A	41
Minerais de zinc	A	41
Molybdène, ses alliages, ses sels et ses composés	A	33
(V. aussi Acier, ferro-alliages, minerais).		
Monazité (sable) (V. Sable monazité).		
Monnaie (papiers représentatifs de la)	A	50
Mousses diverses	C	20
Munitions de guerre (V. Appareils et instruments, tours).		
Naphtaline	A	8
Naphte (employé comme dissolvant)	A	8
Navires, bateaux et embarcations de tous genres, docks flottants et leurs pièces détachées, parties des bassins	C	12
(V. aussi Bâtiments de guerre).		
Nickel, ses alliages, ses sels et ses composés	A	33
(V. aussi Ferro-alliages, minerais).		
Nitrates de toute nature	A	8
Nitrate de calcium	A	8
Noir animal	A	44
Noix	C	3
Objets de caoutchouc (V. Caoutchouc).		
Oléagineux (V. Graines oléagineuses).		
Oléum (V. Acide sulfurique fumant).		
Or	A	50
Os, sous toutes leurs formes, entiers ou concassés, os calcinés.	A	44
Osier sous toutes ses formes	A	31
Osmium	A	61
Outils (V. Tours).		
Oxalates	A	9
Oxydes d'antimoine (V. Antimoine).		
Oxydes d'étain (V. Etain).		
Palladium	A	61
Panama (Bois de) (écorce de quillaia)	A	45
Papiers photographiques	A	42
Papiers représentatifs de la monnaie	A	50
Pâtes contenant du caoutchouc (V. Caoutchouc).		
Peaux à saucisses (V. Enveloppes).		
Peaux de bétail, de buffles et de chevaux, peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims, ainsi que le cuir manufacturé ou non, propre à la sellerie, aux harnachements, chaussures ou effets militaires, courroies de cuir, cuirs imperméables et cuirs de pompe	A	17
Peaux et fourrures (si elles sont utilisables pour la guerre)	C	9
Pellicules sensibles	A	42
Perchlorate de baryum	A	8

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Perchlorate de sodium	A	8
Phénates	A	9
Phénol (acide phénique)	A	8
Phosgène (chlorure de carbonyle)	A	9
Phosphore et ses composés	A	9
Photographies (reproductions de cartes et plans)	A	42
Pierres gemmes brutes et pierres artificielles brutes et taillées	A	60
Piment	A	10
Plans (V. Cartes).		
Plaques de blindage	A	24
Plaques photographiques	A	42
Platine (minerai, métal et sels) et métaux de la mine de platine (iridium, osmium, ruthénium, rhodium, palladium, etc.) et leurs sels, ainsi que les alliages de tous ces métaux	A	61
Plomb sous toutes ses formes, ses alliages, sels et composés. (V. aussi Minerais).	A	38
Pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes ainsi que les articles ou matériaux propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation	A	27
Poils d animaux (V. Laine).		
Pointes d'acier	A	63
Poivre	A	10
Poix de toute nature	A	29
Potasse caustique	A	8
Potassium (V. Sels).		
Poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement préparés pour un usage de guerre	C	6
Poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre	A	7
Produits résineux	A	29
Produits tirés du coton (V. Coton).		
Projecteurs et leurs pièces détachées	A	13
Projectiles, gargousses, cartouches et grenades de toute nature et leurs pièces détachées	A	5
Préparations	A	30 et 49
Prussiate de soude	A	9
Pyrites de cuivre et autres minerais de cuivre	A	41
Pyrites de fer	A	41
Quebracho (bois de) (V. Matières tannantes).		
Radiotélégraphes (V. Matériel).		
Ramie et ses filés	A	21
Reproductions de cartes et plans (V. Cartes).		
Résidus (V. Laines).		
Résine (V. Produits résineux).		
Rhodium	A	61
Rotin sous toutes ses formes	A	31
Ruthénium	A	61
Sabadelle (graines de) et préparations qui en dérivent	A	49
Sable monazité	A	58
Saucisse (V. Enveloppes).		
Savon et bois de Panama (écorce de quillaia)	A	45
Sélénium	A	33
Sellerie. (V. aussi Cuir).	C	8
Sels d'aluminium	A	35
Sels d'ammonium	A	8
Sels de chrome	A	33
Sels de cobalt	A	33
Sels d'étain	A	39
Sels d'iridium	A	61

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Sels de lithium et leurs composés	A	9
Sels de manganèse	A	33
Sels de molybdène	A	33
Sels de nickel	A	33
Sels d'osmium	A	61
Sels de palladium	A	61
Sels de platine	A	61
Sels de plomb	A	38
Sels de potassium	A	8
Sels de rhodium	A	61
Sels de ruthénium	A	61
Sels de strontium et leurs composés	A	9
Sels de tantale	A	33
Sels de titane	A	33
Sels de tungstène	A	33
Sels d'uranium	A	33
Sels de vanadium	A	33
Sels de zinc	A	33
Signaux phoniques sous-marins (V. Appareils).		
Silicium (V. Ferro-alliages).		
Sodium	A	33
(V. aussi Chlorate, perchlorate, fluorure, cyanure).		
Soie artificielle et articles manufacturés	A	59
Soie sous toutes ses formes et articles manufacturés, cocons à soie	A	59
Solution d'ammoniaque	A	8
Solutions contenant du caoutchouc (V. Caoutchouc).		
Soude (V. Prussiate).		
Soude caustique	A	8
Soufre	A	8
Strontium (V. Minerais, sels).		
Substances abrasives (V. Abrasives).		
Substances contenant du caoutchouc (V. Caoutchouc).		
Substances incendiaires	A	9
Substances servant à la fabrication des colles et gélatines	C	18
Sulfate de baryte (barytine)	A	8
Sulfites métalliques	A	9
Sulfures d'antimoine (V. Antimoine).		
Sulfure de carbone	A	9
Talc	A	51
Tannage (V. Matières tannantes).		
Tantale, ses alliages, ses sels et ses composés	A	33
(V. aussi Minerais).		
Télégraphes (V. Matériel).		
Télémètres et leurs pièces détachées	A	13
Téléphones (V. Matériel).		
Télescopes	A	13
Térébenthine (huile et essence)	A	29
Thorium, ainsi que tous alliages et composés	A	58
Tissus (V. Coton).		
Titane, ses alliages, ses sels et ses composés	A	33
(V. aussi Acier, ferro-alliages, minerais)		
Titres	A	50
(V. aussi Avis de crédit et de débit).		
Toluol	A	8
Tonneaux (V. Barriques).		
Tours, machines et outils pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre	A	3
Traites	A	50

ARTICLES	Contrebande absolue ou conditionnelle	NUMÉRO de la liste
Transfert de fonds, de crédit ou de titres (V. Avis de crédit).		
Treillages divers (V. Fils de fer).		
Tungstène, ses alliages, ses sels et ses composés. . . . . (V. aussi Acier, ferro-alliages, minerais).	A	33
Uranium, ses alliages, ses sels et ses composés. . . . . (V. aussi Acier, ferro-alliages, minerais).	A	33
Urée	A	8
Vanadium, ses alliages, ses sels et ses composés. . . . . (V aussi Ferro-alliages, minerais).	A	33
Vapeurs employées pour la guerre, ainsi que les matières servant à leur préparation.	A	9
Varechs.	C	20
Véhicules de toute nature autres que les automobiles et pouvant servir à la guerre ainsi que leurs pièces détachées.	C	10
Vessies, boyaux, enveloppes et peaux à saucisses.	C	15
Vêtements et articles fabriqués pour les vêtements, les peaux et fourrures, les chaussures et les bottes (s'ils sont utilisables pour la guerre).	C	9
Vis à bois ou à métaux.	A	63
Vivres.	C	1
Xylol.	A	8
Zinc, ses alliages, ses sels et ses composés. . . . . (V. aussi Minerais).	A	33
Zircon.	A	58
Zirconium, ainsi que tous alliages et composés.	A	58

823

Italie. — Décret de la Lieutenance n° 1690, ajoutant un paragraphe a l'article 54 du décret de la Lieutenance du 25 mars 1917, n° 600, relatif a l'exercice du droit de prise, en date du 10 octobre 1918 (*Gazzetta Ufficiale* du 25 novembre 1918, n° 277).

Thomas de Savoie, Duc de Gênes, lieutenant général de Sa Majesté Victor-Emmanuel III, par la grâce de Dieu et par la volonté de la nation Roi d'Italie ;

En vertu de l'autorité à nous déléguée et des pouvoirs conférés au gouvernement du Roi par la loi du 22 mai 1915, n° 671 ;

Le Conseil des ministres entendu ;

Sur la proposition du ministre de la marine, de concert avec les ministres des affaires étrangères, des colonies, des grâce, justice et cultes, de l'industrie, du commerce et du travail, de l'armement et des transports ;

Nous avons décrété et décrétons :

Article unique. — A l'article 54 des Règles relatives à l'exercice du droit de prise approuvées par décret de la Lieutenance du 25 mars 1917, n° 600 (1), est ajouté le paragraphe suivant :

(1) V. ci-dessus, p. 173.

« g) Navigue muni d'un sauf-conduit délivré par une autorité d'un État ennemi et non reconnu par une autorité italienne ou par un État allié, ou bien ayant à bord d'autres documents d'où il résulte qu'il (le navire neutre) navigue avec le consentement ou sous le contrôle de l'ennemi ».

Nous ordonnons que le présent décret, muni du sceau de l'État, soit inséré dans le *Recueil officiel* des lois et des décrets du Royaume d'Italie, invitant qui de droit à l'observer et à le faire observer.

Fait à Rome, le 10 octobre 1918.

THOMAS DE SAVOIE.
ORLANDO, DEL BONO, SONNINO, COLOSIMO,
SACCHI, IUFFELLI, VILLA.

824

Grand-Duché de Luxembourg. — RÉSOLUTION VOTÉE LE 14 MAI 1918 PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS DU LUXEMBOURG POUR PROTESTER CONTRE LA PRÉSENCE DE CANONS ANTI-AÉRIENS DANS LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

La Chambre rappelle au gouvernement ses protestations réitérées contre l'installation de canons anti-aériens dans le canton d'Esch-sur-Alzette et renouvelle ses protestations à l'occasion de l'établissement de semblables canons de barrage dans les environs immédiats de la ville de Luxembourg. Elle invite le gouvernement à transmettre ces protestations aux puissances signataires du traité de Londres, ainsi qu'à tous les belligérants et neutres avec lesquels il entretient des relations diplomatiques.

825

France. — INSTRUCTIONS SUR L'APPLICATION DU DROIT INTERNATIONAL EN CAS DE GUERRE ADRESSÉES PAR LE MINISTRE DE LA MARINE A MM. LES OFFICIERS GÉNÉRAUX, SUPÉRIEURS ET AUTRES, COMMANDANT LES FORCES NAVALES ET LES BATIMENTS DE LA RÉPUBLIQUE, EN DATE DU 19 DÉCEMBRE 1912 (1).

Observations générales.

Dans tout le cours des présentes Instructions, les expressions *capture, saisie, confiscation, séquestre* ont été employées avec le sens et dans le but qui vont être indiqués.

1° *Opérations effectuées par le bâtiment de guerre.*

La *capture* est l'acte purement militaire par lequel le commandant du navire de guerre substitue son autorité à celle du capitaine du navire de commerce, dispose du navire, de son équipage et de sa cargaison comme il est dit aux présentes Instructions, sous

(1) Ces Instructions ont été abrogées par les INSTRUCTIONS DU 30 JANVIER 1916, qui sont identiques, sauf sur certains points qui sont indiqués en note sous les articles correspondants des Instructions de 1912.

réserve du jugement ultérieur du Conseil des prises quant au sort définitif du navire et de sa cargaison.

La *saisie*, lorsqu'elle s'applique aux marchandises seules, est l'acte par lequel le navire de guerre, avec ou sans l'assentiment du capitaine du navire arrêté, s'empare et dispose de ces marchandises comme il est dit aux présentes Instructions, sous réserve du jugement ultérieur du Conseil des prises.

La *saisie*, lorsqu'elle s'applique au navire, diffère de la capture en ce que le sort ultérieur du navire n'est pas en cause quant à l'éventualité de sa confiscation. Il y a saisie, lorsque le navire doit être mis sous séquestre pendant la durée des hostilités; il y a saisie, lorsque le navire doit être contraint de venir débarquer sa marchandise illicite dans un port national ou allié, sous réserve du jugement ultérieur du Conseil des prises quant au sort de cette marchandise.

La *saisie* est toujours accompagnée des opérations d'inventaire et d'apposition des scellés.

Le mot *prise* est une expression générale s'appliquant au navire capturé ou à la marchandise saisie (1).

2° Opérations effectuées par d'autres autorités que le commandant du bâtiment de guerre.

Ces opérations sont envisagées dans les présentes Instructions à titre de renseignements et pour permettre au commandant du bâtiment de guerre de régler sa conduite, dans certains cas, suivant les possibilités ultérieures de confiscation, de relaxe, de séquestre ou de saisie avec ou sans indemnité.

La *confiscation* est prononcée par le Conseil des prises en conséquence de la validation de la capture. C'est l'attribution définitive, au profit de l'État, de la propriété du navire ou de la cargaison capturée.

Le *séquestre* est l'acte par lequel le gouvernement ou les autorités compétentes d'un port retiennent le navire et sa cargaison, soit provisoirement en vue d'un jugement ultérieur du Conseil des prises, soit pendant la durée de la guerre pour des raisons d'ordre militaire.

ARTICLE PREMIER. — *Bâtiments ennemis* (2).

1. Dès que vous avez connaissance de l'état de guerre existant entre la France et. . . . ., soit par les ordres directs que vous avez reçus, soit par une information officielle de nos agents diplomatiques ou consulaires, soit par toute autre information indirecte mais certaine, vous êtes requis, sous la réserve des intérêts spéciaux de la mission qui vous est confiée, de courir sus à tous les bâtiments de guerre de. . . . ., de les détruire ou de vous en emparer par la force des armes.

2. Vous êtes également requis de courir sus à tous les navires de commerce ennemis que vous rencontrerez et de les capturer.

3. Sous réserve des dispositions de l'article XIII ci-après, relatives au transfert de pavillon, tout navire est présumé ennemi qui ne peut justifier du droit de porter un pavillon neutre.

4. Exceptionnellement, vous laisserez librement passer les navires de commerce ennemis munis d'un sauf-conduit à souche, conforme au modèle annexé aux présentes Instructions, constatant qu'il leur a été permis de sortir librement d'un port français après l'ouverture des hostilités pour gagner directement le port qui leur aura été désigné dans ce sauf-conduit (3).

(1) Les Instructions de 1916 contiennent à la suite de ce paragraphe l'alinéa suivant : « *Lorsqu'un navire, sans être capturé, est empêché de poursuivre sa route, par exemple à la suite d'une notification de blocus faite sur place* (*voir* § 77) *ou pour quelque autre cause, il y a* arrêt (*décret du* 13 *mars* 1915).

(2) Convention III de la Haye relative à l'ouverture des hostilités. — Article V des présentes Instructions (eaux territoriales neutres). — Formule I. Capture d'un navire ennemi. — Convention VI de la Haye, relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités.

(3) Formule A de sauf-conduit à souche.

Vous vous assurerez que l'acte qui vous est présenté est sincère et que les conditions en ont été rigoureusement observées, particulièrement en ce qui concerne la route suivie par le navire et la composition de son équipage ou de sa cargaison.

En cas de soupçon sur l'authenticité de cet acte ou d'inexécution des conditions stipulées, vous capturerez le navire.

5. Vous laisserez librement passer les navires de commerce ennemis qui auront pris des cargaisons à destination de France ou pour compte français antérieurement à la déclaration de guerre. Vous délivrerez un sauf-conduit à ces navires qui pourront librement se rendre dans le port français que vous leur désignerez et y débarquer leur chargement.

Mais, si le lieu où vous avez rencontré lesdits navires et la route suivie par eux vous permettent de conclure qu'ils ont manifestement dévié de la route qu'ils devaient suivre d'après leurs papiers de bord, sans qu'ils y soient contraints par les circonstances de leur navigation, vous les capturerez.

6. Les navires de commerce ennemis qui ont quitté leur dernier port de départ avant le commencement de la guerre, et qui sont rencontrés en mer ignorant les hostilités, ne peuvent être capturés.

Si la réussite des opérations engagées l'exige, lesdits navires sont sujets à être saisis, moyennant l'obligation de les restituer après la guerre sans indemnité, ou à être réquisitionnés ou même à être détruits, à charge d'indemnité et sous l'obligation de pourvoir à la sécurité des personnes ainsi qu'à la conservation des papiers de bord.

Si, en particulier, la cargaison desdits navires est de nature à justifier leur saisie et leur mise sous séquestre pendant la durée des hostilités dans les conditions ci-dessus spécifiées, et s'il ne vous est pas possible de les escorter jusqu'à un port français ou allié sans que, pour cela, leur destruction soit indispensable, vous leur ordonnerez, en inscrivant cet ordre sur leur journal de bord, de se rendre eux-mêmes, pour être mis sous séquestre, dans tel port français ou allié que vous fixerez, et sous telles conditions de route et de vitesse que vous fixerez également.

Vous leur spécifierez alors qu'ils seront capturés s'ils sont ensuite rencontrés faisant route pour une destination différente ou n'ayant pas observé les conditions de votre ordre.

7. Vous capturerez tous navires de commerce ennemis qui, dans les cas des paragraphes 5 et 6 précédents, n'auraient pas strictement observé les ordres donnés et préalablement inscrits à leur journal de bord par le commandant ou le délégué autorisé du commandant d'un navire de guerre français.

8. Vous capturerez *dans tous les cas* tous navires de commerce ennemis qui ne pourraient vous présenter des papiers de bord (1) complètement en règle et intacts ou que vous soupçonneriez spécialement d'avoir falsifié soit leur journal de bord, soit tout autre document relatif à leur route.

9. Vous capturerez *dans tous les cas* les navires de commerce ennemis dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en bâtiments de guerre, ou qui sont portés sur les listes officielles de leur gouvernement comme destinés à être transformés en bâtiments de guerre.

10. Les marchandises ennemies se trouvant à bord des navires ennemis visés aux paragraphes 5, 6, et non susceptibles d'être capturés, sont également sujettes à être saisies et restituées après la guerre sans indemnité, ou à être réquisitionnées moyennant indemnité conjointement avec le navire ou séparément.

11. En ce qui concerne la correspondance postale, vous vous conformerez aux prescriptions de l'article XVI ci-après.

ART. II. — *Bateaux de pêche et navires chargés de certaines missions* (2).

12. Les navires ennemis exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services

(1) Article XV des présentes Instructions (papiers de bord).
(2) Convention XI de la Haye relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.

de petite navigation locale sont exempts de capture, ainsi que leurs engins, agrès, apparaux et chargement. Cette exemption cesse de leur être applicable dès qu'ils participent d'une façon quelconque aux hostilités.

13. Toutefois vous ne tolérerez la pêche et la petite navigation locale sur les côtes de l'ennemi que pendant le jour et qu'autant que cette faveur dictée par un intérêt d'humanité, n'entraînerait aucun abus préjudiciable aux opérations militaires et maritimes, notamment en cas de blocus.

14. Tout navire préalablement prévenu des interdictions que vous auriez pu ainsi décider, ou provenant d'un port auquel vous auriez notifié ces interdictions, et qui ne les aurait pas observées, sera considéré par vous comme participant aux hostilités.

15. Les bâtiments chargés de mission religieuse, scientifique ou philanthropique sont également exempts de capture, sous la même réserve que ces bâtiments ne participent en aucune façon aux hostilités.

16. Il vous est interdit de profiter du caractère inoffensif des navires français ayant les caractères susvisés pour les employer dans un but militaire en leur conservant leur apparence pacifique.

Art. III. — *Navires hospitaliers. — Personnel religieux, médical et hospitalier* (1).

17. Vous vous conformerez aux prescriptions de la convention de la Haye du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la convention de Genève (Annexe n° 9) en respectant les bâtiments hospitaliers mentionnés dans les articles 1, 2 et 3 de cette convention et dont la liste vous est adressée par ailleurs : le tout sous réserve des droits que vous confèrent et des devoirs que vous imposent, d'une part, les articles 4, 7, 8, 9, 10, 12, 14, d'autre part, les articles 7, 8, 9, 10, 11, 16, 17, de cette même convention. Il vous appartient d'apprécier vous-même l'opportunité d'user de vos droits dans les divers cas envisagés par ladite convention.

Art. IV. — *Câbles sous-marins* (2).

18. Autant que possible, et sans nuire aux opérations principales où vous serez engagé, vous vous efforcerez de procéder à la destruction des câbles sous-marins reliant exclusivement des possessions de l'ennemi.

19. Vous respecterez les câbles qui relient exclusivement entre eux deux pays neutres.

20. Quant aux câbles qui, venant d'un pays neutre, atterrissent en territoire ennemi ou le traversent, vous les mettrez hors de service partout ailleurs que dans les eaux territoriales neutres, s'ils sont susceptibles d'être utilisés par le belligérant pour la conduite immédiate de ses opérations de guerre.

21. Dans aucun de ces cas, vous n'avez à tenir compte de la nationalité de la compagnie ou société propriétaire du câble (3).

Art. V. — *Respect des droits des États neutres* (4).

22 (5). Vous vous conformerez strictement aux interdictions imposées aux belligérants par la convention XIII de la Haye, du 18 octobre 1907, concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.

23. Pour l'application de cette convention, vous considérerez les eaux territoriales comme ne s'étendant jamais à moins de *trois* milles des côtes, des îles ou des bancs découvrant qui en dépendent, à compter de la laisse de basse mer, et jamais au delà de la portée de canon.

(1) Convention X de la Haye pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la convention de Genève.
(2) Convention internationale du 14 mars 1884, concernant la protection des câbles sous marins (article 15).
(3) Le paragraphe 21 a été supprimé dans les Instructions de 1916.
(4) Convention XIII de la Haye (Droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime).
(5) Par suite de la suppression du paragraphe 21, les paragraphes 22 à 25 sont devenus dans les Instructions de 1916 les paragraphes 21 à 25.

Vous trouverez dans l'Annexe II le tableau des puissances qui, soit dans un texte légal ou réglementaire, soit dans une déclaration de neutralité, ont fixé la limite de leurs eaux territoriales, quant au droit de la guerre, à une distance de la côte supérieure à trois milles.

Vous respecterez toute limite de cette nature qui se trouverait ainsi régulièrement fixée avant l'ouverture des hostilités.

ART. VI. — *Commerce des nationaux* (1).

24. L'état de guerre entraînant l'interdiction de toutes relations de commerce entre les nations belligérantes, vous devez arrêter les navires de commerce français qui, sans justifier d'une licence, tenteraient d'enfreindre cette interdiction ou qui, plus coupables encore, chercheraient à violer un blocus ou s'engageraient dans un transport de troupes, de dépêches officielles ou de contrebande de guerre, pour le compte ou à destination de l'ennemi (2).

25. Les capitaines et toutes personnes soupçonnées de complicité devraient être arrêtés et remis à l'autorité judiciaire française la plus proche, à l'effet d'être poursuivis, s'il y a lieu, par application des articles 77 et suivants du code pénal.

ART. VII. — *Commerce des neutres.* — *Caractère neutre* (3).

26. Les neutres sont autorisés par le droit des gens à continuer librement leur commerce avec les belligérants.

Toutefois les navires neutres sont soumis au droit de visite et, éventuellement, à la capture dans les cas suivants :

1° S'ils résistent à la visite dans les conditions de l'article XII ci-après ;

2° S'ils transportent des objets de contrebande de guerre, dans les conditions de l'article VIII ci-après ;

3° S'ils prêtent assistance à l'ennemi dans les conditions de l'article XI ci-après ;

4° S'ils tentent de violer un blocus dans les conditions de l'article X ci-après.

27. *Caractère neutre ou ennemi.* — Sous réserve des dispositions de l'article XIII ci-après, relativement au transfert de pavillon, le caractère d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter. Voir Annexe II.

Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité de leur propriétaire.

Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est pas établi, la marchandise est présumée ennemie.

28. Le pavillon couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre. Vous n'avez donc point à examiner la propriété du chargement des navires neutres, mais seulement la nature de ce chargement (4).

(1) Le titre : « Commerce des nationaux » est dans les Instructions de 1916 : « *Commerce des nationaux et alliés.*

(2) A la suite de ce paragraphe, figure dans les Instructions de 1916 un nouveau paragraphe portant le n° 24, ainsi conçu :

« 24. *La marchandise ennemie sous pavillon français ou allié devra être saisie* ».

(3) Déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856. Annexe I.

(4) Dans les Instructions de 1916, les paragraphes 27 et 28 ont la rédaction suivante :

« 27. *Caractère neutre ou ennemi. — Sous réserve des dispositions de l'article XIII ci-après, relativement au transfert de pavillon, le caractère d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter.*

« *Cependant s'il est établi que les intérêts dans la propriété du navire battant pavillon ennemi appartiennent en fait à des nationaux d'un pays neutre ou allié, ou, réciproquement, que les intérêts dans la propriété d'un navire battant pavillon neutre ou allié appartiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi, le navire sera en conséquence réputé neutre, allié ou ennemi* ».

« 28. *Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité de leur propriétaire.*

« *Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est*

ART. VIII. — *Contrebande de guerre. — Sort des navires transportant de la contrebande.*

29. A moins de stipulation spéciale des traités ou de décision particulière du gouvernement de la République, vous considérerez de plein droit comme contrebande de guerre les objets et matériaux suivants, compris sous le nom de *contrebande absolue*, dont la destination hostile apparaîtra comme il est dit plus loin :

1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et les pièces détachées caractérisées ;

2° Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et les pièces détachées caractérisées ;

3° Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre ;

4° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées ;

5° Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés ;

6° Les harnachements militaires caractérisés de toute nature ;

7° Les animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre ;

8° Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées ;

9° Les plaques de blindage ;

10° Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées ;

11° Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire terrestre ou naval (1).

pas établi, la marchandise est présumée ennemie.

« *Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.*

« *Si, sans porter atteinte à la règle ci-dessus, quelque mesure particulière est prise en regard du commerce ennemi, vous en serez informé* (*décret du* 13 *mars* 1915) ».

(1) Dans les Instructions de 1916, l'énumération des objets de *contrebande absolue* (1° à 11°) est remplacée par le texte suivant de la liste du 14 octobre 1915 avec additions et modifications du 27 janvier 1916 :

« *Liste du* 14 *octobre* 1915.

« (*Avec additions et modification du* 27 *janvier* 1916).

« 1° *Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et de sport, ainsi que leurs pièces détachées* ;

« 2° *Les instruments et appareils exclusivement propres à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication ou à la réparation des armes ou du matériel de guerre, terrestre ou naval* ;

« 3° *Les tours et autres machines ou machines-outils pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre* ;

« 4° *L'émeri, le corindon naturel et artificiel* (*alundum*) *et le carborundum, sous toutes leurs formes* ;

« 5° *Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et leurs pièces détachées* ;

« 6° *La cire de paraffine* ;

« 7° *Les poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre* ;

« 8° *Les matières employées à la confection des explosifs, y compris : l'acide nitrique et les nitrates de toute nature : l'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant* (*oléum*), *l'acide acétique et les acétates, le chlorate et le perchlorate de baryum, l'acétate, le nitrate et le carbure de calcium, les sels de potassium et la potasse caustique, les sels d'ammonium et l'ammoniaque* (*solution*), *la soude caustique, le chlorate et le perchlorate de sodium, le mercure, le benzol, le toluol, le xylol, le naphte* (*employé comme dissolvant*), *le phénol* (*acide phénique*), *le crésol, la naphtaline, ainsi que leurs mélanges et leurs dérivés* ; *l'aniline et ses dérivés, la glycérine, les acétones et matières premières brutes ou raffinées pouvant servir à leur préparation, l'éther acétique, l'alcool éthylique* ; *l'alcool méthylique* ; *l'éther* ; *le soufre* ; *l'urée* ; *la cyanamide* ; *le celluloïd* ;

« 9° *Le bioxyde de manganèse* ; *l'acide chlorhydrique* ; *le brome* ; *le phosphore et ses composés* ; *le sulfure de carbone* ; *l'arsenic et ses composés* ; *le chlore* ; *le phosgène* (*chlorure de carbonyle*) ; *l'anhydride sulfureux* ; *le prussiate de soude* ; *le cyanure de sodium* ; *l'iode et ses composés* ;

« 10° *Le piment et le poivre* ;

« 11° *Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leur pièces*

30. Vous ne considérerez pas comme contrebande de guerre les armes et les munitions exclusivement destinées à la défense du bâtiment, et en la quantité que permet la coutume, à moins qu'il n'en ait été fait usage pour résister à la visite.

31. Le cas échéant, vous recevrez une liste complémentaire d'objets et de matériaux

détachées ; le matériel de campement et ses pièces détachées ;

« 12° *Les fils de fer barbelés et les instruments employés à les fixer ou à les couper ;*

« 13° *Les télémètres et leurs pièces détachées ; les projecteurs et leurs pièces détachées ;*

« 14° *Les effets d'habillement et d'équipement ayant un caractère militaire ;*

« 15° *Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre ou susceptibles de le devenir ;*

« 16° *Toutes espèces de harnachements ayant un caractère militaire ;*

« 17° *Les peaux de bétail, de buffles et de chevaux ; les peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims ; ainsi que le cuir manufacturé ou non, propre à la sellerie, aux harnachements, chaussures ou effets militaires ; les courroies de cuir, les cuirs imperméables et les cuirs de pompe ;*

« 18° *Les matières tannantes de toutes sortes, y compris le bois de quebracho et les extraits servant au tannage ;*

« 19° *La laine, brute, peignée ou cardée ; les déchets de laine et résidus de toute nature ; les fils de laine ; les crins et poils d'animaux de toute espèce ainsi que leurs filés et leurs déchets ;*

« 20° *Le coton brut, les linters, les déchets de coton, les filés de coton, les tissus de coton et autres produits tirés du coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs ;*

« 21° *Le lin, le chanvre, la ramie, le kapok, toutes fibres végétales ainsi que leurs filés ;*

« 22° *Les bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre ;*

« 23° *Les appareils de signaux phoniques sous-marins ;*

« 24° *Les plaques de blindage ;*

« 25° *Les appareils aériens de toute espèce, y compris les aéroplanes, les aéronefs, les ballons et aérostats de toute nature, leurs pièces détachées ainsi que les accessoires, objets et matériaux propres à servir à l'aérostation ou à l'aviation ;*

« 26° *Les automobiles de toute nature et leurs pièces détachées ainsi que leurs accessoires ;*

« 27° *Les pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes, ainsi que les articles ou matériaux propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation ;*

« 28° *Les huiles minérales, y compris la benzine et les essences à moteur ;*

« 29° *Les produits résineux, le camphre et la térébenthine (huile et essence) ; les goudrons et l'essence de goudron de bois ;*

« 30° *Le caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, usagé et récupéré, les solutions et pâtes contenant du caoutchouc et toutes autres préparations contenant du caoutchouc, le balata, la gutta-percha, ainsi que les variétés suivantes de caoutchouc, savoir : Bornéo, Guayulé, Jelutong, Palembang, Pontianac, et toutes autres substances contenant du caoutchouc), ainsi que les objets faits, en tout ou en partie, en caoutchouc ;*

« 31° *Le rotin ;*

« 32° *Les matières lubrifiantes et notamment l'huile de ricin ;*

« 33° *Les métaux suivants : le tungstène, le molybdène, le vanadium, le sodium, le nickel, le selenium, le cobalt, la fonte hématite, le manganèse, le fer électrolytique et l'acier contenant du tungstène ou du molybdène ;*

« 34° *L'amiante ;*

« 35° *L'aluminium, l'alumine et les sels d'aluminium ;*

« 36° *L'antimoine, ainsi que les sulfures et oxydes d'antimoine ;*

« 37° *Le cuivre, non travaillé ou mi-ouvré, les fils de cuivre ; les alliages ou composés de cuivre ;*

« 38° *Le plomb sous toutes ses formes ;*

« 39° *L'étain, le chlorure d'étain et le minerai d'étain ;*

« 40° *Les alliages de fer, y compris le ferro-tungstène, le ferro-molybdène, le ferro-manganèse, le ferro-vanadium et le ferro-chrome ;*

« 41° *Les minerais suivants : la wolframite, la scheelite, la molybdénite, les minerais de manganèse, de nickel, de chrome, l'hématite, les pyrites de fer, les pyrites de cuivre et autres minerais de cuivre, les minerais de zinc, de plomb, d'arsenic, et la bauxite ;*

« 42° *Les cartes et plans de toute partie du territoire des pays belligérants ou de la zone des opérations militaires, à toute échelle plus grande que 1/250.000 ainsi que les reproductions, à toute échelle, de ces cartes ou plans, par la photographie ou tout autre procédé ;*

« 43° *Le liège, y compris le liège en poudre ;*

« 44° *Les os sous toutes leurs formes, entiers ou concassés, et les os calcaires ;*

« 45° *Le savon ».*

exclusivement employés à la guerre, que le gouvernement jugerait utile, au cours des hostilités, d'ajouter aux objets de contrebande absolue énumérés ci-dessus.

32. Les articles énumérés ci-dessus sont de contrebande, s'il vous apparaît qu'ils sont destinés au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées. Peu importe que le navire transporteur soit lui-même à destination d'un port neutre.

33. La destination ennemie de la contrebande absolue est considérée comme définitivement prouvée dans les cas suivants :

1° Lorsque la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port de l'ennemi ou pour être livrée à ses forces armées ;

2° Lorsque, bien que la marchandise soit documentée pour un port neutre, le navire ne doit aborder qu'à des ports ennemis, ou lorsqu'il doit toucher à un port de l'ennemi, ou rejoindre ses forces armées avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée.

34. Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire transportant de la contrebande absolue, à moins que le navire ne soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devrait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

35. Vous considérerez de plein droit comme contrebande de guerre les objets et matériaux suivants, qui, susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques, sont compris sous le nom de *contrebande conditionnelle*, et dont la destination hostile apparaîtra comme il est dit plus loin, savoir :

1° Les vivres ;

2° Les fourrages et les graines propres à la nourriture des animaux ;

3° Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures propres à des usages militaires ;

4° L'or et l'argent monnayé et en lingots, les papiers représentatifs de la monnaie ;

5° Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées ;

6° Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées ;

7° Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiotélégraphes ou téléphones ;

8° Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation ;

9° Les combustibles et matières lubrifiantes ;

10° Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre ;

11° Les fils barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper ;

12° Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie ;

13° Les objets de harnachement et de sellerie ;

14° Les jumelles, télescopes, chronomètres et les divers instruments nautiques (1).

(1) Dans les Instructions de 1916, l'énumération des objets de *contrebande conditionnelle* (1° à 14°) est remplacée par le texte suivant de la liste du 14 octobre 1915 avec additions et modifications du 27 janvier 1916 :

« *Liste du* 14 *octobre* 1915.

« (*Avec additions et modifications du* 27 *janvier* 1916).

« 1° *Les vivres* ;

« 2° *Les fourrages et matières propres à la nourriture des animaux* ;

« 3° *Les graines oléagineuses, noix et cosses* ;

« 4° *Les huiles et graisses d'animaux, de poissons ou de végétaux, autres que celles susceptibles d'être employées comme lubrifiants et ne comprenant pas les huiles essentielles* ;

« 5° *Les combustibles, autres que les huiles minérales* ;

« 6° *Les poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement préparés pour un usage de guerre* ;

36. Le cas échéant, vous recevrez une liste complementaire d'objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme aux usages pacifiques, que le gouvernement jugerait utile, au cours des hostilités, d'ajouter aux objets de contrebande conditionnelle énumérés ci-dessus.

37. Les articles énumérés ci-dessus sont de contrebande s'il vous apparaît qu'ils sont destinés à l'usage des forces armées ou à des administrations de l'État ennemi, à moins, dans ce dernier cas, que les circonstances n'établissent qu'en fait ces articles ne peuvent être utilisés pour la guerre en cours ; cette dernière réserve ne s'applique pas à l'or et à l'argent monnayés et en lingots, ni aux papiers représentatifs de la monnaie.

38. Vous considérerez que les articles de contrebande conditionnelle ont la destination ci-dessus indiquée, si l'envoi est adressé aux autorités ennemies, ou à un commerçant établi en pays ennemi, et lorsqu'il est notoire que ce commerçant fournit au gouvernement ennemi des objets et matériaux de cette nature. Il en est de même si l'envoi est à destination d'une place fortifiée ennemie ou d'une autre place servant de base d'opérations ou de ravitaillement aux forces armées ennemies (1).

39 (2). Si, sans en pouvoir trouver la preuve complète, vous avez cependant des raisons suffisantes de croire que les articles de contrebande conditionnelle, dont le déchargement doit avoir lieu en territoire ennemi ou occupé par l'ennemi, ont la destination hostile ci-dessus indiquée, vous pourrez saisir le navire porteur de cette contrebande.

40. A défaut des présomptions ci-dessus, la destination est présumée innocente.

41. Les articles dits « de contrebande conditionnelle » n'ont le caractère de contrebande que si le navire transporteur fait route vers le territoire de l'ennemi ou vers un territoire occupé par lui ou vers ses forces armées, et s'il ne doit pas les décharger dans un port intermédiaire neutre (3) (4).

« 7° *Les fers à cheval et les matériaux de maréchalerie* ;
« 8° *Les harnachements et la sellerie* ;
« 9° Les *objets suivants, s'ils sont utilisables pour la guerre : les vêtements, les articles fabriqués pour le vêtement, les peaux et fourrures, les chaussures et les bottes* ;
« 10° *Les véhicules de toute nature, autres que les automobiles et pouvant servir à la guerre, ainsi que leurs pièces détachées* ;
« 11° *Le matériel, fixe ou roulant, des chemins de fer ; le matériel des télégraphes ; radiotélégraphes et téléphones* ;
« 12° *Les navires, bateaux et embarcations de tous genres ; les docks flottants et leurs pièces détachées ; les parties de bassins* ;
« 13° *Les jumelles, télescopes, chronomètres et toutes espèces d'instruments nautiques*;
« 14° *L'or et l'argent monnayé et en lingots ; les papiers représentatifs de la monnaie*;
« 15° *La caséine* ;
« 16° *Les vessies, boyaux, enveloppes et peaux de saucisses* ».

(1) Dans les Instructions de 1916, le paragraphe 38 est ainsi rédigé :
« *Vous considérerez que les articles de contrebande conditionnelle ont la destination ci-dessus indiquée : 1° Si la marchandise est consignée à ou pour agent de l'Etat ennemi, ou à un commerçant établi en pays ennemi, et lorsqu'il est notoire que ce commerçant fournit au gouvernement ennemi des objets et matériaux de cette nature. Il en est de même si l'envoi est à destination d'une place fortifiée ennemie ou d'une autre place servant de base d'opérations ou de ravitaillement aux forces armées ennemies* ».

(2) Dans les Instructions de 1916, le paragraphe 39 est précédé du chiffre 2°.

(3) Les mots : « et s'il ne doit pas les décharger dans un port intermédiaire neutre » ont été supprimés dans le paragraphe 41 des Instructions de 1916.

(4) Les Instructions de 1916 renferment des paragraphes 41 *bis* et 41 *ter* ainsi conçus :
« 41 *bis. La contrebande conditionnelle est cependant sujette à capture si, le navire étant à destination d'un port neutre, la marchandise est consignée à ordre, ou si les papiers de bord n'indiquent pas le consignataire, ou encore s'ils indiquent un consignataire dans un pays ennemi ou occupé par l'ennemi. Dans les cas visés ainsi, il appartient aux propriétaires de la marchandise de prouver que la destination était innocente* ».
« 4 *ter. Lorsque, conformément à l'article VI du décret du* 6 *novembre* 1914, *le gouvernement aura décidé de suspendre pour un pays neutre l'application de l'article* 35 *de la déclaration de Londres, le paragraphe* 41 *des présentes Instructions cessera d'être appliqué aux navires se rendant dans les ports dudit pays, et les marchandises embarquées sur ces navires ne seront pas exemptes de capture.*
« *Cette mesure sera publiée au* Journal officiel *et restera applicable jusqu'à ce qu'elle soit révoquée* ».

42. Toutefois (1), si le territoire de l'ennemi n'a pas de frontière maritime, les articles ci-dessus ont le caractère de contrebande par le seul fait de leur propre destination hostile, encore que le navire transporteur ait lui-même une destination neutre.

43. Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire ainsi que du lieu de déchargement des marchandises, à moins que ce navire ne soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

44. Les objets et matériaux qui ne sont pas compris dans les deux listes ci-dessus de contrebande absolue ou de contrebande conditionnelle, ou qui ne vous auraient pas été notifiés comme devant y être ajoutés, ne sont pas contrebande de guerre.

45. Ne sont jamais contrebande de guerre les articles suivants, savoir :

1° Le coton brut, les laines, soies, jutes, lins, chanvres bruts, et les autres matières premières des industries textiles ainsi que leurs filés ;

2° Les noix et graines oléagineuses, le coprah ;

3° Les caoutchoucs, résines, gommes et laques, le houblon ;

4° Les peaux brutes, les cornes, os et ivoires ;

5° Les engrais naturels et artificiels, y compris les nitrates et les phosphates pouvant servir à l'agriculture ;

6° Les minerais ;

7° Les terres, les argiles, la chaux, la craie, les pierres, y compris les marbres, les briques, ardoises et tuiles ;

8° Les porcelaines et verreries ;

9° Le papier et les matières préparées pour sa fabrication ;

10° Les savons, couleurs, y compris les matières exclusivement destinées à les produire, et les vernis ;

11° L'hypochlorite de chaux, les cendres de soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, l'ammoniaque, le sulfate d'ammoniaque et le sulfate de cuivre ;

12° Les machines servant à l'agriculture, aux mines, aux industries textiles et à l'imprimerie :

13° Les pierres précieuses, les pierres fines, les perles, la nacre et les coraux ;

14° Les horloges, pendules et montres, autres que les chronomètres ;

15° Les articles de mode et les objets de fantaisie ;

16° Les plumes de tout genre, les crins et soies ;

17° Les objets d'ameublement et d'ornement, les meubles et accessoires de bureau (2).

46. Ne sont pas non plus considérés comme contrebande de guerre :

1° Les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés. Toutefois, en cas de nécessité militaire importante, vous pourrez les réquisitionner, moyennant une indemnité s'ils sont destinés au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées ;

2° Les objets et matériaux destinés à l'usage du navire où ils sont trouvés, ainsi qu'à l'usage de l'équipage et des passagers de ce navire pendant la traversée (3).

(1) Le mot : « Toutefois » a disparu du paragraphe 42 dans les Instructions de 1916.

(2-3) Les paragraphes 45 et 46 sont ainsi rédigés dans les Instructions de 1916 :

« 45. *Ne sont pas considérés comme contrebande de guerre les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés ; toutefois, les produits suivants ne bénéficient de la mesure qui précède que jusqu'à concurrence de 25 kilogrammes chacun :*

« *Glycérophosphate de chaux ;*

« *Iodoforme ;*

« *Iodure vasogène ;*

« *Bromure de camphre ;*

« *Boro-glycérine.*

« *En cas de nécessité militaire importante, vous pourrez réquisitionner les objets et matériaux susvisés, moyennant une indemnité, s'ils sont destinés au territoire de l'ennemi, ou à un territoire occupé par l'ennemi ou à ses forces armées* ».

« 46. *Les objets et matériaux destinés à l'usage du navire où ils sont trouvés, ainsi qu'à l'usage de l'équipage et des passagers de ce navire pendant la traversée, ne sont pas contrebande de guerre* ».

Sort des navires transportant de la contrebande.

47. Vous ne saisirez pas un navire en raison d'un transport de contrebande qu'il aurait antérieurement effectué et actuellement achevé (1).

48. Le navire transportant des articles saisissables comme contrebande peut être saisi ou capturé par vous pendant tout le cours de son voyage, même s'il a l'intention de toucher à un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie.

49. Vous capturerez le navire transportant de la contrebande si cette contrebande forme, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, plus de la moitié de la cargaison.

50. Vous vous bornerez à saisir le navire transportant de la contrebande si cette contrebande est en proportion inférieure à celle ci-dessus indiquée.

51. Suivant les circonstances, vous pourrez autoriser à continuer sa route un navire arrêté pour cause de contrebande et non susceptible de confiscation à raison de la proportion de la contrebande, si le capitaine est prêt à vous livrer cette contrebande.

La remise de la contrebande sera mentionnée sur le livre de bord du navire arrêté, et le capitaine de ce navire devra vous remettre copie certifiée conforme de tous papiers utiles.

52. Vous aurez la faculté de détruire la contrebande qui vous sera ainsi livrée (Voir art. XXIX).

53 Si vous rencontrez en mer un navire naviguant dans l'ignorance des hostilités ou de la déclaration de contrebande applicable à son chargement, vous pourrez néanmoins saisir ces articles de contrebande ; mais, la confiscation de ces articles pouvant ultérieurement donner lieu à une indemnité, vous aurez soin de dresser un procès-verbal très précis en nature, poids et valeur (2) des marchandises ainsi saisies. Dans ce cas, le navire et le surplus de sa cargaison, tout en étant sujets à être saisis, seront exempts de confiscation. Il en sera de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, n'a pu encore décharger les articles de contrebande.

54. Le navire est réputé connaître l'état de guerre ou la déclaration de contrebande, lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités ou lorsqu'il a quitté un port neutre après que la notification de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande a été faite en temps utile à la puissance dont relève ce port.

Art. IX. — *Assistance hostile.*

55. Vous capturerez tout navire neutre :

1° S'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi ou en vue de la transmission de nouvelles dans *l'intérêt de l'ennemi* (3).

2° S'il vous apparaît que c'est à la connaissance soit du propriétaire, soit de celui qui a affrété le navire en totalité, soit du capitaine, qu'il transporte un détachement militaire de l'ennemi ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.

56. Dans les deux cas spécifiés ci-dessus, le navire sera passible de confiscation et, d'une manière générale, passible du traitement que subirait le navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre.

(1) Les Instructions de 1916 contiennent un paragraphe 47 *bis* ainsi conçu :
« 47 *bis*. *Toutefois le navire neutre, dont les papiers de bord indiquent une destination neutre, et qui, malgré la destination resultant de ces papiers, se rend dans un port ennemi, reste passible de capture et de confiscation s'il est rencontré avant d'avoir achevé le voyage suivant* ».

(2) Dans le paragraphe 53 des Instructions de 1916, après le mot : « valeur », on a ajouté les mots : « *volume et frêt* ».

(3) Le paragraphe 55 des Instructions de 1916 a remplacé les mots : « passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi » par ceux-ci : « *passagers individuels appelés à servir dans la force armée de l'ennemi* ».

57. Toutefois les dispositions du paragraphe 54, alinéa 2°, ne s'appliquent pas si, lorsque le navire est rencontré en mer, il ignore les hostilités ou si le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu encore débarquer les personnes transportées.

58. Le navire est réputé connaître l'état de guerre, lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités ou un port neutre postérieurement à la notification en temps utile de l'ouverture des hostilités à la puissance dont relève ce port.

59. Alors même qu'il n'y aurait pas lieu de capturer le navire, vous pourrez faire prisonnier de guerre tout individu incorporé dans la force armée de l'ennemi et qui sera trouvé à bord d'un navire de commerce neutre (1).

Vous demanderez tout d'abord au capitaine du navire de vous remettre ces individus. En cas de refus de sa part, vous passerez outre et vous les ferez prisonniers de guerre. En cas de résistance de la part du personnel du navire, vous capturerez le navire.

60. Le personnel religieux, médical et hospitalier ennemi trouvé à bord d'un navire de commerce neutre ne peut être fait prisonnier de guerre; mais, avant de laisser libre ce personnel, vous vous assurerez avec soin de la réalité de son caractère. En cas de doute, vous pourrez le retenir dans la forme ci-dessus indiquée jusqu'à ce que la preuve de ce caractère soit établie.

61. Vous capturerez également tout navire neutre :

1° Lorsqu'il prend une part directe aux hostilités ;

2° Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi ;

3° Lorsqu'il est affrété en totalité ou en partie par le gouvernement ennemi ;

4° Lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

62. Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, le navire sera passible de confiscation et, d'une manière générale, passible du traitement qu'il subirait s'il était navire de commerce ennemi.

63. Vous remarquerez que le transport des dépêches officielles ne peut être incriminé que s'il est fait à titre spécial ; dans le cas contraire, vous vous conformerez aux dispositions de l'article XVI ci-après.

Art. X. — *Blocus. — Établissement d'un blocus.*

46. Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi ou occupés par lui.

65. Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres.

66. Conformément à la déclaration de Paris, le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral à l'ennemi.

67. Le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré conformément au paragraphe 68 et notifié conformément aux paragraphes 69 et 77.

68. Si, en l'absence d'une déclaration de blocus faite par le gouvernement lui-même, vous êtes appelé à établir un blocus de votre propre initiative, vous devez préalablement faire une déclaration précisant :

1° La date du commencement du blocus ;

2° Les limites géographiques du littoral bloqué, expressément désignées en latitude et longitude ;

3° Le délai de sortie à accorder aux navires neutres.

69. Dans tous les cas, l'établissement d'un blocus devra également faire l'objet d'une notification formelle aux autorités des points bloqués. Cette notification, dont vous trouverez le modèle à l'Annexe III, sera envoyée à ces autorités, en même temps qu'au consul de l'une des puissances neutres, au moyen d'un parlementaire.

(1) Le premier alinéa du paragraphe 59 des Instructions de 1916 est ainsi rédigé :
« Alors même qu'il n'y aurait pas lieu de capturer le navire, vous pourrez faire prisonniers de guerre tous individus en route vers les pays ennemis pour y prendre les armes. Si des mesures particulières doivent être prises au regard d'autres individus voyageant dans un but hostile, vous en serez informé ».

70. Le cas échéant, vous me feriez connaître, par la voie la plus rapide, toute disposition prise de votre propre initiative pour l'établissement d'un blocus, afin de me permettre de compléter, dans le plus bref délai, votre notification aux autorités locales par une notification aux puissances neutres par la voie diplomatique.

71. Il conviendra de remplir les mêmes formalités si le blocus vient à être étendu à quelque nouveau point de la côte, ou est repris après avoir été levé.

72. Le blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite de mauvais temps, les forces bloquantes se sont momentanément éloignées.

73. La levée volontaire du blocus, ainsi que toute restriction qui y serait apportée, doit être notifiée dans la même forme que ci-dessus.

Violation de blocus.

74. La violation d'un blocus ainsi établi résulte aussi bien de la tentative de pénétrer dans le lieu bloqué que de celle d'en sortir après la notification du blocus, à moins, dans ce cas, que ce ne soit dans le délai fixé et expressément mentionné dans la déclaration de blocus, délai qui devra être suffisant pour protéger la navigation et le commerce de bonne foi.

75. La saisissabilité d'un navire neutre pour violation de blocus est subordonnée à la connaissance réelle ou présumée du blocus.

76. La connaissance du blocus est, sauf preuve contraire, présumée lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification, en temps utile, du blocus à la puissance dont relève ce port (1).

77. Si le navire qui approche du port bloqué n'a pas connu ou ne peut être présumé avoir connu l'existence du blocus, la notification doit être faite au navire même par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante. Cette notification doit être portée sur le livre de bord avec indication de la date et de l'heure ainsi que de la position géographique du navire à ce moment.

78. Tout navire qui force un blocus doit être capturé, fût-il neutre, allié ou national, sous réserve, à l'encontre de ce dernier, de l'application des lois pénales édictées contre ceux qui entretiennent des intelligences avec l'ennemi.

79. Toutefois aucune saisie ne peut être pratiquée à l'égard d'un navire qui, après avoir forcé le blocus, a gagné la haute mer et dont la chasse a été abandonnée.

80. Tout navire qui, après avoir reçu l'avertissement réglementaire, ne s'éloigne pas franchement et est surpris louvoyant autour de la côte bloquée, dans le rayon d'action de la force bloquante, devient suspect de fraude et peut être capturé.

81. Un navire neutre, en cas de détresse constatée par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la localité bloquée et en sortir ultérieurement, à la condition de n'y avoir laissé ni pris aucun chargement.

82. Vous pourrez accorder à des navires de guerre la permission d'entrer dans un port bloqué et d'en sortir ultérieurement.

83. Vous capturerez tout navire reconnu coupable de violation de blocus. Ce navire sera passible de confiscation.

84. La violation du blocus est insuffisamment caractérisée pour autoriser la capture du navire, lorsque celui-ci est actuellement dirigé vers un port non bloqué, quelle que soit la destination ultérieure du navire ou de son chargement.

ART. XI. — *Droit de visite.*

85. Vous avez le droit de visiter tous les navires de commerce que vous rencontrerez.

(1) Les Instructions de 1916 ont ajouté à ce paragraphe 76 au second alinéa ainsi conçu :
« *Il en est de même du navire ayant quitté un port français, allié ou ennemi, postérieurement à la notification en temps utile à la puissance dont le navire porte le pavillon* ».

Vous ne visiterez les paquebots postaux qu'en cas de nécessité, ainsi qu'il est dit à l'article XVII.

86. Toutefois, suivant les circonstances, notamment suivant les parages où vous vous trouverez, ou suivant l'éloignement du théâtre des opérations, il peut arriver que vous ayez des motifs de supposer que la visite ne peut entraîner aucune saisie. Dans ce cas, l'exercice du droit de visite peut n'être qu'une vexation inutile dont il est préférable de s'abstenir (1).

87. Les navires neutres sous convoi de leur pavillon sont, en principe, exempts de visite. Toutefois vous agirez à leur égard comme il est dit à l'article suivant.

ART. XII. — *Procédure de la visite. — Semonce. — Visite. — Papiers de bord. Résistance à la visite. — Convoi.*

88. *Semonce.* — Lorsque vous serez déterminé à visiter un navire, vous l'avertirez d'abord en tirant un coup de canon de semonce à poudre et en arborant votre pavillon. A ce signal, le navire est tenu aussi d'arborer ses couleurs et de s'arrêter pour attendre votre visite.

89. S'il continue sa route et cherche à fuir, vous le poursuivrez et l'arrêterez au besoin par la force.

90. En cas de résistance armée de sa part, vous le capturerez sans autre examen.

La tentative de fuite ne suffit pas à elle seule à justifier la capture.

91. Dès que le navire semoncé s'est arrêté, vous lui envoyez une embarcation.

Aucune règle précise ne peut être fixée au sujet de la distance à laquelle doit s'arrêter le croiseur pendant la visite. Vous agirez suivant les circonstances et l'état de la mer.

92. *Visite.* — Un officier en armes, accompagné de deux ou trois hommes au plus, monte à bord du navire à visiter. Si vous êtes seul officier à votre bord, la visite pourra être effectuée par un officier-marinier.

93. Avant tout, l'officier visiteur doit procéder à l'examen des papiers de bord (2).

94. Les principaux papiers de bord des navires de commerce sont :

1° L'acte constatant la nationalité ;

2° Éventuellement l'acte de propriété (Voir § 108 et suiv.) ;

3° Le congé ;

4° Le permis de navigation ou certificat de navigabilité

5° Le rôle d'équipage et la liste des passagers

6° La patente de santé ;

7° Le journal de bord ;

8° Le manifeste de chargement ;

9° La charte-partie (si le navire est affrété) et les connaissements dûment signés ;

10° L'inventaire.

95. L'examen de ces pièces vous renseignera sur la nationalité du navire, sur sa destination et sa route, ainsi que sur la nature et la destination apparente du chargement.

96. Éventuellement, vous pourrez demander à vous faire présenter :

Le journal des machines ;

La police d'assurance du navire et celle des marchandises, si elles sont à bord ;

Le registre des télégrammes reçus et envoyés si le navire est muni de T. S. F.

97. Si l'examen de ces pièces démontre d'une manière certaine la neutralité du navire, sa destination inoffensive et le caractère inoffensif de son chargement, l'officier visiteur constatera le résultat de sa visite sur le journal de bord dudit navire, et vous laisserez le navire continuer sa route.

(1) Les Instructions de 1916 contiennent un paragraphe 86 *bis* ainsi rédigé :
« 86 *bis Toutes les opérations de visite doivent être faites avec la plus grande courtoisie et modération, et dans les meilleures conditions de sécurité.*
« *S'il s'agit de paquebots postaux, vous agirez avec toute la célérité possible* ».
(2) Voir album des *Papiers de bord.*

L'absence de l'une des pièces ci-dessus indiquées ne justifierait pas seule la capture, si d'ailleurs l'ensemble des autres pièces prouvait la neutralité du navire et la régularité de l'expédition.

Papiers jetés à la mer, supprimés ou distraits.

98. Toutefois, s'il est constaté qu'un ou plusieurs de ces papiers ont été jetés à la mer, supprimés, distraits ou falsifiés, le navire visité doit être capturé sans qu'il soit besoin d'examiner par qui ou pour quelle cause ils ont été jetés à la mer, supprimés, distraits ou falsifiés.

99. Si l'examen des pièces vous laisse un doute quelconque ou vous confirme un soupçon :

1° Sur la nationalité du navire : alors vous le capturerez ;

2° Sur sa destination ou sur le caractère inoffensif de son chargement : alors vous pourrez procéder à la visite de la cargaison.

Cette visite s'effectue par les soins du capitaine et de l'équipage du navire visité, sous les yeux de l'officier visiteur, lequel ne doit y procéder par lui-même qu'en cas de refus de ces derniers (1).

100. Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire ainsi que du lieu de déchargement des marchandises, à moins que ce navire ne soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

101. Toutes ces opérations de visite doivent être faites avec la plus grande courtoisie et modération, et, s'il s'agit de paquebots postaux, avec toute la célérité possible (Voir § 85 et 126) (2).

102. *Résistance à la visite.* — La résistauce opposée par la force à l'exercice légitime des diverses opérations de la visite rend immédiatement le navire passible de capture et ultérieurement de confiscation. Le chargement sera passible du même traitement que subirait le chargement d'un navire ennemi ; les marchandises appartenant au capitaine ou au propriétaire du navire seront considérées comme marchandises ennemies.

103. *Convoi.* — En ce qui concerne les navires sous convoi, le commandant du convoi vous donnera par écrit, à votre demande, sur le caractère des navires convoyés et sur leur chargement, toutes informations que la visite servirait à obtenir.

104. Si vous avez lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, vous lui communiquerez vos soupçons. C'est au commandant du convoi seul qu'il appartient, en ce cas, de procéder à une vérification. Vous pourrez cependant accepter l'offre qu'il vous ferait d'assister à cette vérification. Il devra constater le résultat de cette visite par un procés-verbal dont une copie sera remise à l'un de vos officiers. Si des faits ainsi constatés justifiaient, dans l'opinion du commandant du convoi, la saisie d'un ou de plusieurs navires, la protection du convoi devrait leur être retirée, et vous procéderiez à cette saisie.

105. Si des divergences s'élèvent entre vous et le commandant du convoi, notamment à propos de la contrebande, vous pourrez seulement lui adresser une protestation écrite. Vous m'en rendrez compte immédiatement, et la difficulté sera réglée par la voie diplomatique.

106. Le fait, pour un neutre, de se faire convoyer par un bâtiment de guerre ennemi, c'est-à-dire de se placer sous sa protection, le rend suspect et forclos du droit de se plaindre s'il est atteint d'avaries ou même détruit dans le combat.

107. Le fait, par un navire de commerce ennemi, de se faire convoyer par un bâtiment de guerre ennemi l'expose à toutes vos attaques, directes et indirectes.

(1) Le dernier alinéa du paragraphe 99 est devenu dans les Instructions de 1916 un paragraphe distinct, le paragraphe 100, et dès lors le paragraphe 100 des Instructions de 1912 est devenu le paragraphe 101 des Instructions de 1916.

(2) Ce paragraphe 101 est devenu dans les Instructions de 1916 le paragraphe 86 *bis*.

ART. XIII. — *Changement de nationalité des navires. — Transfert de pavillon.*

108. Lorsqu'il résulte de l'examen des pièces de bord que le navire est passé récemment sous pavillon neutre, il y a lieu de procéder avec la plus grande attention et de s'inspirer des règles suivantes :

109. Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué avant l'ouverture des hostilités, est valable à moins qu'il ne soit établi que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. Il y a néanmoins présomption de nullité si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités ; la preuve contraire est admise.

110. Il y a présomption absolue de validité d'un transfert effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est complet, absolu, conforme à la législation des pays intéressés et s'il a cet effet que le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi ne restent pas entre les mêmes mains qu'avant le transfert. Toutefois, si le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités et si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, la saisie du navire ne pourra donner lieu à des dommages et intérêts.

111. Si, d'après ces considérations, vous estimez suffisante la présomption de nullité de l'acte de transfert, vous capturerez le navire suspect.

112. Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué après l'ouverture des hostilités, est nul, à moins qu'il ne soit établi que ce transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi, par exemple par suite d'héritage.

113. Toutefois il y a présomption absolue de nullité :

1° Si le transfert a été effectué pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué ;

2° S'il y a faculté de réméré ou de retour ;

3° Si les conditions auxquelles est soumis le droit de pavillon, d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées.

114. Ces règles ne sont, bien entendu, pas applicables lorsque la vente du navire ennemi à un sujet neutre a été effectuée par les autorités françaises, à la suite d'une prise.

ART. XIV. — *Capture. — Saisie. — Formalités de la capture* (1).

115. La visite est suivie de capture ou de saisie lorsqu'elle révèle ou confirme soit le caractère ennemi du navire, soit une violation de blocus, soit le caractère de contrebande de son chargement.

116. Si la visite ne détermine pas la saisie du bâtiment, l'officier qui en aura été chargé devra seulement la constater sur les papiers de bord. Si, au contraire, elle détermine la saisie ou la capture, il devra être procédé ainsi qu'il suit :

1° S'emparer de tous les papiers de bord et les mettre sous scellés après en avoir dressé inventaire ;

2° Dresser un procès-verbal de capture ou de saisie portant inventaire sommaire du bâtiment (Voir Annexes III, formules H et I), dont un exemplaire sera remis au capitaine du navire capturé ou saisi ;

3° Constater l'état du chargement, puis faire fermer les écoutilles de la cale, les coffres, les soutes et y apposer les scellés ;

4° Dresser un état des effets, argent, instruments nautiques, et autres objets appartenant au capitaine et à l'équipage. S'ils ne sont pas laissés à leur disposition, mention en sera faite au procès-verbal ;

5° Mettre à bord un équipage pour la conduite de la prise et en donner le comman-

(1) Voir également décret sur le service à bord des bâtiments de la Marine militaire du 15 mai 1910, art. 368, 369, 407.

dement à un officier ou à un officier-marinier, en lui remettant une lettre de conducteur de prise et vos instructions.

117 *Capture des corsaires ou des pirates* (1). — En cas de prise d'un corsaire régulièrement pourvu de lettres de marque par un gouvernement n'ayant pas adhéré à la déclaration de Paris, vous procéderez de la même manière. Le capitaine, les officiers et l'équipage de ce corsaire seront traités comme il est dit au paragraphe 146 pour les bâtiments de guerre.

Le capitaine, les officiers et l'équipage de tout navire armé en course par un gouvernement signataire de la déclaration de 1856, étant passibles des peines prévues pour le crime de piraterie, devront être considérés non comme prisonniers de guerre, mais comme détenus, et remis aux autorités françaises les plus proches pour être poursuivis conformément aux lois de la République.

118. *Capture des bâtiments de guerre.* — Dans le cas de capture d'un bâtiment de guerre, vous vous bornerez à le constater sur votre journal et vous pourvoirez à la conduite de la manière la plus conforme à la sécurité des équipages auxquels vous la confierez (décret du 15 mai 1910 sur le service à bord des bâtiments de la Flotte, art. 368, 369, 407).

Art. XV. — *Usage de la télégraphie sans fil.*

119. Si les circonstances l'exigent et dans la mesure où vous le jugerez indispensable vous pourrez notifier aux navires de commerce munis d'une installation de T. S. F. qui séjourneraient dans la zone de vos opérations, ou même qui la traverseraient, l'interdiction (2):

De transmettre des nouvelles sur votre situation ou sur vos mouvements ;

D'enregistrer des télégrammes clairs ou chiffrés provenant de votre bâtiment ou des bâtiments de votre force navale ;

D'émettre des signaux de nature à troubler vos communications.

Vous fixerez alors par une déclaration et une notification analogues à celles qui concernent le blocus, les limites géographiques et, le cas échéant, les limites de temps ou d'heures entre lesquelles s'étendra le régime de vos interdictions.

120. Si, malgré votre notification, les navires susvisés transmettent des nouvelles interdites ou troublent systématiquement vos communications, vous agirez suivant la gravité et les conséquences de leurs actes, soit comme il est prévu à l'article 4 de la convention X de la Haye pour l'application à la guerre maritime des principes de la convention de Genève, soit comme il est dit pour le deuxième cas visé au paragraphe 55 (assistance hostile).

Vous pourrez donc enjoindre à ces navires de s'éloigner hors des limites fixées dans votre déclaration, leur imposer une direction déterminée, les détenir, même les capturer et, dans tous les cas, saisir leurs appareils de T. S. F.

121. Si la visite de ces navires vous révèle simplement l'enregistrement de dépêches interdites, vous pourrez saisir leur registre de télégrammes, leur enjoindre de s'éloigner, leur fixer une direction déterminée, et, si vous avez des motifs suffisants de suspecter leur bonne foi, saisir leurs appareils de T. S. F.

(1) Les mots de l'intitulé : « ou des pirates » ont été supprimés dans les Instructions de 1916.

(2) Le premier alinéa du paragraphe 119 a reçu dans les Instructions de 1916 la rédaction suivante :

« *Tout usage de la T.S.F destiné à renseigner l'ennemi et à l'aider dans ses opérations constitue un acte d'assistance hostile rendant le navire passible de capture comme il est dit au paragraphe* 61. 1°. *Si les circonstances l'exigent et dans la mesure où vous le jugerez indispensable, vous pourrez notifier aux navires de commerce munis d'une installation de T.S.F. qui séjourneraient dans la zone de vos opérations, ou même qui la traverseraient, l'interdiction* » :

Art. XVI. — *De la correspondance postale* (1).

122. La correspondance postale des neutres ou des belligérants, quel que soit son caractère officiel ou privé, trouvée en mer sur un navire neutre ou ennemi, est inviolable. S'il y a saisie du navire, elle est expédiée avec le moins de retard possible par le capteur (2).

123. Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas, en cas de violation de blocus, à la correspondance qui est à destination ou en provenance du port bloqué.

124. Elles ne sont également appliquables qu'entre les puissances qui ont ratifié la convention de la Haye du 18 octobre 1907 relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, ou qui ont adhéré à cette convention, et seulement si les belligérants sont tous parties à cette convention,

125. Dans le cas des paragraphes 123 et 124, vous pourrez prendre connaissance des lettres officielles ou particulières adressées aux autorités ennemies ou à des personnes résidant sur le territoire de l'ennemi ou occupé par lui et trouvées à bord des bâtiments capturés ; s'il en est qui présentent de l'intérêt, vous les adresserez sans délai au ministre de la marine, vous expédierez les autres à leur destination avec le moins de retard possible.

Art. XVII. — *Paquebots* (3).

126. L'inviolabilité de la correspondance postale ne soustrait pas les paquebots-poste neutres aux lois et coutumes de la guerre sur mer concernant les navires de commerce neutres en général. Toutefois la visite n'en doit être effectuée qu'en cas de nécessité, avec tous les ménagements et toute la célérité possibles.

Voir Annexe I, convention postale franco-britannique du 30 août 1890.

Art. XVIII. — *Pavillon des prises.*

127. Tout navire capturé navigue avec le pavillon et la flamme, insignes des bâtiments de guerre.

Art. XIX. — *Envoi des prises dans les ports français. — Conditions de séjour éventuel des prises dans les eaux neutres* (4).

128. Sauf le cas de force majeure indiqué ci-dessous, les prises sont dirigées sur les ports de France ou des possessions françaises, ou appartenant à un gouvernement allié.

129. Une prise ne peut être amenée dans un port neutre que pour cause d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provisions. Elle doit repartir aussitôt que la cause qui en a justifié l'entrée a cessé.

Le capteur se mettra en rapport avec le consul de France et se concertera avec lui sur la destination ultérieure de la prise.

130. Si la prise, en mesure de sortir des eaux neutres, retardait son départ ou ne se conformait pas à l'ordre de partir immédiatement qui lui aurait été notifié par la puissance neutre, cette dernière serait dans son droit strict en usant des moyens dont elle dispose pour relâcher la prise avec ses officiers et son équipage, et interner l'équipage mis à bord par le capteur.

131. Vous pourrez d'ailleurs considérer comme port pour la mise sous séquestre des navires et des marchandises tout port occupé par nos forces, où il pourra être procédé

(1) Convention XI de la 2e Conférence de la Haye du 18 octobre 1907.
(2) Le paragraphe 122 contient dans les Instructions de 1916 un second alinéa ainsi conçu :
« *Les colis postaux n'ont pas le caractère de correspondance postale* ».
(3) Convention XI de la Haye relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.
(4) Convention XIII de la Haye concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.

aux actes d'instruction et d'administration prescrits par les lois et règlements de la République.

132. Bien que, aux termes de l'article 23 de la XIe convention de la Haye, une puissance neutre ait la faculté de permettre l'accès de ses ports et rades aux prises escortées ou non, lorsqu'elles y sont amenées pour être laissées sous séquestre en attendant la décision du tribunal des prises, vous ne chercherez à user de cette autorisation que si les circonstances vous y obligent et qu'après vous être assuré que ladite puissance neutre permettra réellement l'accès de ses ports et rades à vos prises dans les conditions de l'article 23 précité.

133. Si le port neutre dans lequel il se présente lui est interdit absolument, ou si sa présence n'y est tolérée que pour un temps insuffisant, le capteur ou le conducteur d'une prise défère aux invitations qui lui sont adressées par le gouvernement du pays où il se trouve. Il agit alors au mieux des intérêts dont il est chargé, et rend compte sans délai au ministre de la marine du refus qu'il a éprouvé.

ART. XX. — *Pièces à remettre par les conducteurs de prises.*

134. Si le capteur n'escorte pas sa prise parce qu'il juge pouvoir l'expédier directement, le conducteur de la prise doit, à son arrivée au port de destination, remettre à l'autorité maritime :

1° Son rapport de traversée ;

2° Les pièces et documents de toute nature visés au paragraphe 116.

Une copie certifiée du procès-verbal de capture et d'apposition des scellés restera entre les mains du capteur.

Il importe à tous les points de vue que le capteur n'omette aucune de ces formalités réglementaires (*B. O.* R., t. IV, p. 67).

ART. XXI. — *Du régime des équipages des navires de commerce ennemis capturés* (1).

135. Lorsque vous aurez capturé un navire de commerce ennemi, les hommes de son équipage, nationaux d'un État neutre, ne seront pas faits prisonniers de guerre.

136. Il en sera de même du capitaine et des officiers, également nationaux d'un État neutre, s'ils promettent formellement par écrit de ne pas servir sur un navire ennemi pendant la durée de la guerre.

137. Le capitaine, les officiers et les membres de l'équipage, nationaux de l'État ennemi, ne seront pas faits prisonniers de guerre, à la condition qu'ils s'engagent, sous la foi d'une promesse formelle écrite, à ne prendre pendant la durée des hostilités aucun service ayant rapport avec les opérations de la guerre.

138. Vous remettrez aux intéressés reçu des promesses qu'ils auraient faites dans les termes des paragraphes 136 et 137. En outre, vous aurez soin de me faire connaître et de porter à la connaissance de l'ennemi, par toutes voies possibles, les noms des individus laissés libres dans les conditions visées aux susdits paragraphes.

139. Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires qui prennent part aux hostilités.

140. Dans le cas où vous n'y verriez aucun danger, vous pourriez maintenir à leur bord le capitaine et tout ou partie de l'équipage du navire de commerce capturé.

141. Les individus qui n'auront pas conservé leur liberté dans les conditions des paragraphes 135 et 136 seront prisonniers de guerre.

142. Toute personne trouvée à bord d'un navire de commerce ennemi est, sauf preuve contraire, présumée de nationalité ennemie.

ART. XXII. — *Du régime des passagers trouvés à bord des navires capturés.*

143. Les passagers sont libres et peuvent débarquer dans le premier port où le bâtiment aborde (2).

(1) Convention XI de la Haye, chapitre III.
(2) Le paragraphe 143 est précédé dans les Instructions de 1916 des mots suivants : « *Sous réserve des dispositions édictées dans le paragraphe* 144 ».

144. Toutefois les hommes de 18 à 50 ans nationaux de l'État ennemi et qui ne tombent pas sous le coup des paragraphes 59, 60 de l'article IX seront traités comme il est dit ci-dessus à l'article XXI, pour le capitaine, les officiers et les membres de l'équipage nationaux de l'État ennemi (1).

ART. XXIII. — *Expédition directe des pièces et des personnes.*

145. Dans des circonstances exceptionnelles, le capteur peut expédier directement au port de prise, avec les pièces de procédure, les personnes (capitaine, officiers, ou membres de l'équipage du navire capturé, au nombre de trois au moins) dont la présence est nécessaire à l'instruction de la prise.

Leur arrivée devra précéder celle de la prise elle-même.

ART. XXIV. — *Equipages des bâtiments de guerre capturés.*

146. Si le navire capturé est un bâtiment de guerre, vous transborderez le capitaine, la majeure partie des officiers, une portion de l'équipage, et vous conduirez ces prisonniers dans un port français ou allié, ou occupé par les forces armées françaises ou alliées.

Voir décret du 15 mai 1910 sur le service à bord des bâtiments de la marine militaire, art. 339, 368, 369, 406, 407.

ART. XXV. — *Prise perdue par fortune de mer.*

147. Si une prise est perdue par fortune de mer, il importe de constater le fait avec le plus grand soin et d'en faire l'objet d'un rapport adressé sans délai au ministre de la marine.

ART. XXVI. — *Réarmement et emploi des navires capturés.*

148. Si l'intérêt public l'exige, vous pourrez réarmer les navires ennemis capturés et les employer pour les besoins du service, après en avoir, autant que possible, fait dresser un inventaire sommaire avec estimation.

149. Vous pourrez également utiliser, pour le service de la flotte, les cargaisons des navires ennemis, après en avoir fait dresser un inventaire estimatif détaillé.

150. Vous aurez également la faculté d'en agir ainsi pour les approvisionnements du navire, notamment pour les combustibles et les matières grasses.

151. Les procès-verbaux rédigés en exécution de ces dispositions devront être joints au dossier de la prise ; un double en sera adressé au ministre de la marine, et un autre au capitaine du navire capturé.

ART. XXVII. — *Interdiction de la rançon.*

152. Il vous est interdit de consentir un traité de rançon.

ART. XXVIII. — *Destruction des prises ennemies.*

153. Les prises doivent être amarinées, conduites dans un port national ou allié, et non pas détruites.

Par exception, vous êtes autorisé à détruire toute prise dont la conservation compromettrait votre propre sécurité ou le succès de vos opérations, notamment si vous ne pouvez conserver la prise sans affaiblir votre équipage.

154. Avant la destruction, vous mettrez en sûreté les personnes, quelles qu'elles soient, qui se trouvent à bord, ainsi que tous les papiers et documents utiles pour le jugement de la prise.

(1) Le paragraphe 144 a été remplacé dans les Instructions de 1916 par le paragraphe suivant :

« 144. *Les individus se rendant en pays ennemi, appelés à servir dans la force armée de l'ennemi, seront faits prisonniers de guerre.*

« *Vous vous conformerez aux instructions qui vous seront données relativement aux autres individus voyageant dans un but hostile* (*Voir paragraphe* 59) ».

155. En cas de combat provoqué par une résistance armée, ceux qui montent le navire suivent la fortune des armes.

Art. XXIX. — *Destruction des prises neutres. — Destruction des marchandises.*

156. Un navire neutre capturé ne peut pas être détruit par le capteur mais il doit être conduit dans un port national ou allié, pour y être statué ce que de droit sur la validité de la capture.

157. Par exception, un navire neutre capturé et dont la confiscation vous apparaîtrait certaine peut être détruit, si sa conservation et son convoi peuvent compromettre la sécurité de votre bâtiment ou le succès des opérations dans lesquelles vous êtes engagé.

158. Avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sûreté,et tous les papiers de bord et autres pièces que les intéressés estimeront utiles pour le jugement sur la validité de la capture devront être transbordés sur votre bâtiments.

159. Je vous rappelle que le capteur qui a détruit un navire neutre doit, préalablement à tout jugement sur la validité de la capture, justifier en fait avoir agi en présence d'une nécessité exceptionnelle dans le sens du paragraphe 157.

160. Si le navire n'est pas sujet à confiscation ou s'il y a doute, vous aurez la faculté d'exiger la remise ou de procéder à la destruction des marchandises confiscables trouvées à bord dudit navire, lorsque les circonstances justifieraient la destruction d'un navire passible de confiscation. Vous mentionnerez alors les objets livrés ou détruits sur le livre de bord du navire arrêté, et vous vous ferez remettre par le capitaine copie certifiée conforme de tous papiers utiles. Lorsque la remise ou la destruction a été effectuée et que les formalités ont été remplies, le capitaine doit être autorisé à continuer sa route.

L'oubli de ces formalités engage la responsabilité du capteur.

Art. XXX. — *Recousse.*

161. En cas de capture par l'ennemi d'un bâtiment national ou allié, vous devez vous efforcer d'en opérer la recousse.

Dans ce cas et dans celui où vous reprendriez sur l'ennemi un bâtiment neutre, vous retiendrez le personnel militaire ennemi trouvé à bord, et vous relâcherez purement et simplement le navire.

Pour le personnel ennemi non militaire trouvé à bord du même navire, vous vous conformerez aux articles 6 et 7 de la convention XI de la Haye.

Art. XXXI. — *Application des principes de la convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre (IVe convention et règlement annexe de la 2e Conférence de la Haye).*

162. Si vous êtes conduit à opérer un débarquement et à poursuivre vos opérations à terre, vous observerez les prescriptions de la convention IV de la Haye concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre et du règlement annexé à ladite convention.

Art. XXXII. — *Bombardement par des forces navales en temps de guerre.*

163. Vous vous conformerez strictement aux dispositions de la IXe convention de la Haye, du 18 octobre 1907, concernant le bombardement par des forces navales en temps de guerre.

Art. XXXIII. — *Pose des mines sous-marines automatiques de contact.*

164. Vous vous conformerez également aux dispositions de la VIIIe convention de la Haye, du 18 octobre 1907, relative à la pose des mines sous-marines automatiques de contact.

Art. XXXIV.

165. Les présentes Instructions entreront immédiatement en vigueur.

166. Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions contraires.

Paris, le 19 décembre 1912.
Le ministre de la marine,
DELCASSÉ (1).

Suivent des Annexes.

826

France et Siam. — DÉCLARATION FRANCO-SIAMOISE RELATIVE A LA COMPÉTENCE PÉNALE MILITAIRE, SIGNÉE LE 24 MAI 1918 PAR M. STEPHEN PICHON, MINISTRE FRANÇAIS DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, ET M. LE PRINCE CHAROON, MINISTRE DE SIAM A PARIS (*Journal officiel de la République française* du 28 mai 1918, p. 4649).

Le gouvernement de la République française, d'accord avec le gouvernement de Sa Majesté le Roi de Siam, reconnaît pendant la présente guerre la compétence exclusive en territoire français des tribunaux militaires siamois à l'égard de toutes les personnes appartenant au corps expéditionnaire siamois.

Dans le cas d'infractions commises conjointement ou de complicité par des individus faisant partie, les uns de l'armée française, les autres du corps expéditionnaire siamois, les auteurs et complices qui appartiennent à l'armée française sont déférés à la juridiction militaire française et les auteurs et complices qui appartiennent au corps expéditionnaire siamois sont déférés à la juridiction militaire siamoise.

(1) La date et la signature dans les Instructions de 1916 sont les suivantes :

Paris, le 30 janvier 1916.
Le ministre de la marine,
« LACASE ».

827

Allemagne, Autriche-Hongrie, Bulgarie, Turquie et République du peuple de l'Ukraine. — TRAITÉ DE PAIX SIGNÉ A BREST-LITOVSK LE 9 FÉVRIER 1918 (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 11 février 1918, n° 76) (RATIFICATIONS ÉCHANGÉES LES 24 JUILLET ET 22 AOUT 1918).

Comme le peuple ukrainien, au cours de la guerre mondiale actuelle, s'est déclaré indépendant, et a exprimé le désir d'établir l'état de paix entre la République du peuple ukrainien et les puissances en guerre avec la Russie, les gouvernements d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de Bulgarie et de Turquie ont décidé de conclure avec le gouvernement de la République du peuple ukrainien un traité de paix. Ils veulent par là faire un premier pas vers une paix mondiale, durable et honorable pour toutes les parties, qui tende, non seulement à mettre un terme aux horreurs de la guerre, mais aussi à rétablir des relations amicales entre les peuples dans les domaines politique, juridique, économique et moral.

Dans ce but, les plénipotentiaires des gouvernements ci-dessus désignés, savoir :

Pour le gouvernement impérial allemand, le secrétaire d'Etat de l'Office des affaires étrangères, Conseiller intime en exercice, Richard von Kühlmann ;

Pour le gouvernement commun impérial et royal austro-hongrois, le ministre de la Maison impériale et royale et des affaires étrangères, Conseiller intime de Sa Majesté apostolique, impériale et royale, Ottoka Comte Czernin von und zu Chudenitz ;

Pour le gouvernement royal bulgare, le Président du Conseil des ministres, Dr Vassil Radoslawof ; le ministre plénipotentiaire André Toitchow ; le ministre plénipotentiaire Ivan Staja Stajanovitch ; le colonel Potor Gantschow, plénipotentiaire militaire ; le Dr Theodor Anastasow ;

Pour le gouvernement impérial ottoman, Son Altesse le Grand Vizir Talaat Pacha ; le ministre des affaires étrangères Ahmed Nessimi Bey ; Son Altesse Ibrahin Hakki Pacha ; le général de cavalerie Ahmed Izzet Pacha ;

Pour le gouvernement de la République ukrainienne, MM. Alexandre Ssowujuk, Nycola Lubynsjkyj et Nycola Lewytsjkyj, membres de la Rada centrale ukrainienne ;

Se sont réunis à Brest-Litovsk pour engager des négociations de paix ; et, après s'être présenté leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

Article Ier. — L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie, d'un côté, et la République du peuple ukrainien, de l'autre, déclarent que l'état de guerre entre elles est terminé. Les parties contractantes sont résolues à vivre désormais entre elles en paix et amitié.

Art. II. — Paragraphe I. — Entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, et la République du peuple ukrainien, d'autre part, les frontières, pour autant que ces deux puissances seront limitrophes, seront celles qui existaient avant la déclaration de guerre entre la monarchie austro-hongroise et la Russie.

Paragraphe 2. — Plus au Nord, la frontière de la République du peuple ukrainien partant de Tarnograd suivra la direction générale : Bjelgoraï, Schtschobrischin, Frasnostaw, Pucatschow, Radin, Meschirjretschje, Sarnaki, Melnik, Wyscko, Litowsk, Kamenez-Litowsk, Pruschany, Wydonowskejozow.

Cette frontière sera fixée dans ses détails par une Commission mixte, d'après les conditions ethniques, et en tenant compte des vœux de la population.

Paragraphe 3. — Pour le cas où la République du peuple ukrainien devrait avoir des frontières communes avec une des autres puissances de la Quadruplice, on se réserve de conclure à ce sujet des accords particuliers.

Art. III. — L'évacuation des territoires occupés commencera immédiatement après la ratification du présent traité. Les modalités de l'évacuation et de la remise des territoires occupés seront fixées par des plénipotentiaires des parties intéressées.

Art. IV. — Les relations diplomatiques et consulaires entre les parties contractantes seront reprises aussitôt après la ratification du traité de paix. Les deux parties se réservent de conclure des accords spéciaux en vue de développer autant que possible leurs représentations consulaires respectives.

Art. V. — Les parties contractantes renoncent réciproquement à tous les remboursements pour leurs frais de guerre (c'est-à-dire pour les dépenses faites par l'Etat pour mener la guerre), de même qu'à toutes réparations pour dommages de guerre (c'est-à-dire pour tous les dommages qui sont résultés, pour elles ou leurs ressortissants, dans les zones de guerre, des mesures militaires, y compris toutes les réquisitions faites en pays ennemi).

Art. VI. — Des deux côtés, les prisonniers de guerre seront renvoyés dans leur patrie, à moins qu'ils ne désirent rester dans l'Etat où ils se trouvent actuellement avec le consentement de ce dernier, ou qu'ils ne désirent se rendre dans un autre pays. Le règlement des questions relatives à ce rapatriement se fera par les traités spéciaux prévus par l'article VIII.

Art. VII. — Les relations économiques entre les parties contractantes ont été fixées comme suit :

I. — Les parties contractantes s'engagent réciproquement à nouer sans retard des relations économiques et à organiser l'échange des marchandises sur la base des dispositions suivantes :

Jusqu'au 31 juillet de l'année en cours, on procédera à l'échange des excédents des produits agricoles et industriels les plus importants, en vue de subvenir aux besoins courants (des deux parties) conformément aux règles qui suivent :

a) Les quantités et la nature des produits dont l'échange est prévu à l'alinéa précédent seront fixées, de chaque côté, par une Commission mixte composée de représentants des deux parties, en nombre égal pour chacune d'elles, et qui se réunira aussitôt après la signature du traité de paix.

b) Les prix des produits, pour l'échange en question, seront fixés par entente réciproque, et par les soins d'une Commission mixte composée de représentants des deux parties en nombre égal pour chacune d'elles.

c) Le règlement sera effectué en or sur les bases suivantes :

1.000 marks allemands, or, valent 462 karvowanicks or de la République du peuple ukrainien ou 462 roubles or de l'ancien Empire russe (1 rouble = 1/15 impérial).

1.000 couronnes or austro-hongroises valent 393 karvowanicks et 76 gros or de la République du peuple ukrainien ou 393 roubles 75 kopecks or de l'ancien Empire russe (1 rouble = 1/15 impérial).

d) L'échange des marchandises qui seront déterminées par la Commission prévue à l'alinéa *a*) aura lieu par les soins d'organisations centrales d'Etat, ou par des organisations contrôlées par l'Etat. L'échange des produits non compris dans les listes dressées par les Commissions prévues ci-dessus aura lieu par voie de libre trafic, conformément aux conditions du traité provisoire de commerce, prévu sous le chiffre II qui suit.

II. — A moins de dispositions contraires énoncées sous le chiffre I (du présent article VII), provisoirement, jusqu'à la conclusion d'un traité de commerce définitif, ou, en tout cas, jusqu'à l'expiration d'un délai minimum de six mois à partir de la conclusion de la paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie, d'une part, et, d'autre part, les Etats européens actuellement en guerre avec elles, les Etats-Unis d'Amérique et le Japon, les relations économiques entre les parties contractantes seront régies par les dispositions suivantes :

A. — *En ce qui concerne les relations économiques entre l'Empire allemand et la République du peuple ukrainien* :

Les conventions contenues dans les clauses suivantes du traité de commerce et de navigation germano-russe de 1894-1904 (1), savoir :

Les articles I à VI, VII (y compris les tarifs *a* et *b*), VIII à X, XII, XIII à XIX ;

En outre, dans les dispositions de la première partie du protocole final, la disposition relative à l'article I, alinéas 1 et 3 ; la disposition relative aux articles I et XII, alinéas 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9 ; la disposition relative à l'article III ; les dispositions relatives à l'article V, alinéas 1 et 2 ; les dispositions relatives aux articles V, VI, VII, IX et X, aux articles VI, VII et IX, aux articles VI à IX, aux articles VI et VII, à l'article XII, alinéas 1, 2, 3 et 5 ;

En outre, dans la quatrième partie du protocole final, les paragraphes 3, 6, 7, 12, 12*b*, 13, 14, 15, 16, 17, 18 (sous réserve des modifications appropriées dans l'organisation administrative), 19, 20, 21, 23.

Les parties sont d'accord sur les points suivants :

1. — Le tarif douanier général russe du 13/26 janvier 1903 reste en vigueur.

2. — L'article V reçoit la rédaction suivante : « Les parties contractantes s'engagent à ne mettre obstacle au trafic réciproque par aucune interdiction d'importation, d'exportation ou de transit, et à permettre le libre transit. Des exceptions ne sont admises que pour les produits qui font ou feront l'objet d'un monopole d'État sur le territoire d'une des parties contractantes, ou pour certains produits qui, notamment durant la période de transition consécutive à la guerre, pourraient donner lieu à des mesures extraordi-

(1) V. le texte des traités germano-russe du 29 janvier/10 février 1894 et du 15/28 juillet 1904, avec le protocole final, dans Descamps et Renault, *Recueil des traités du XXe siècle*, 1904, p. 432 et 470. V. aussi G.-F. de Martens, *Nouveau Recueil général de traités*, 2e série, t. XX, p. 6 et t. XXXIV, p. 551.

naires d'interdiction, motivées soit par des considérations d'hygiène ou de sécurité publique, soit par d'autres raisons graves d'ordre politique ou économique ».

3. — Aucune des deux parties ne revendiquera pour elle-même le bénéfice des avantages que l'autre partie accorde ou accordera à n'importe quel autre Etat, soit en vertu d'une union douanière actuelle ou future, telle par exemple qu'il en existe entre l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg, soit en vue du trafic frontière, à l'intérieur d'une zone de 15 kilomètres de largeur au maximum.

4. — L'article X reçoit la rédaction suivante : « Les marchandises de toute sorte qui transiteront par le territoire de l'une ou de l'autre des deux parties seront réciproquement exemptes de toute taxe de transit, soit qu'elles traversent directement, soit même que, au cours du transit, elles soient déchargées, entreposées et rechargées ».

5. — L'article XII est remplacé par les dispositions suivantes :

a) En ce qui concerne la protection réciproque des *droits d'auteur* pour les œuvres littéraires, artistiques et photographiques, les dispositions du traité conclu entre l'Empire allemand et la Russie le 28 février 1913 seront valables dans les relations entre l'Allemagne et la République ukrainienne ;

b) En ce qui concerne la protection réciproque des marques de fabrique, les dispositions contenues dans les déclarations du 11/23 novembre 1873 demeurent applicables.

6. — La disposition relative à l'article XIX dans le protocole final reçoit la rédaction suivante : « Les parties contractantes s'efforceront de se prêter, en matière de tarifs de chemin de fer, un appui réciproque, notamment par l'établissement de tarifs directs. A cet effet, les deux parties contractantes sont toutes disposées à entrer en pourparlers aussi vite que possible ».

7. — Le paragraphe 5 de la quatrième partie du protocole final reçoit la rédaction suivante : « Il est réciproquement entendu que les bureaux de douane des deux pays seront ouverts tous les jours de l'année, sauf les dimanches et fêtes légales ».

B. — *En ce qui concerne les relations économiques entre l'Autriche-Hongrie et la République du peuple ukrainien* :

S'appliqueront les dispositions contenues dans les clauses suivantes du traité de commerce et de navigation russo-austro-hongrois du 15 février 1906 (1), savoir :

Les articles 1, 2, 5, y compris les tarifs *a* et *b*; les articles 6, 7, 9 et 13 ; l'article 14, alinéas 2 et 3 ; les articles 15 à 24 ; en outre, dans les dispositions du protocole final, la disposition relative aux articles 1 et 12, alinéas 1, 2, 4, 5 et 6 ; les dispositions relatives à l'article 2 ; les dispositions relatives aux articles 2, 3 et 5 ; aux articles 2 et 5 ; aux articles 2, 4, 5, 7 et 8 ; aux articles 2, 5, 6 et 7 ; à l'article 17 ; à l'article 22, alinéas 1 et 3.

Les parties sont d'accord sur les points suivants :

1. — Le tarif douanier général russe du 13/26 janvier 1903 reste en vigueur.

2. — L'article 4 reçoit la rédaction suivante : « Les parties contractantes s'engagent à ne pas mettre obstacle au trafic réciproque entre leurs territoires par aucune interdiction d'importation, d'exportation ou de transit. Des exceptions sont admises seulement :

a) pour le tabac, le sel, la poudre et les autres matières explosives, ainsi que pour tous les autres produits qui, à une époque quelconque, pourront faire l'objet d'un monopole d'Etat sur le territoire d'une partie contractante ;

b) en raison des nécessités militaires, dans les circonstances extraordinaires ;

c) pour des considérations de sécurité publique, d'hygiène ou de police vétérinaire ;

d) pour certains produits qui, notamment durant la période de transition consécutive à la guerre, pourraient donner lieu à des mesures extraordinaires d'interdiction, motivées par d'autres raisons graves, d'ordre politique ou économique.

3. — Aucune des deux parties ne revendiquera pour elle-même le bénéfice des avantages que l'autre partie accorde ou accordera à n'importe quel autre Etat, soit en vertu

(1) V. le texte du traité russo-austro-hongrois du 2/15 février 1906, dans Descamps et Renault, *op. cit.*, 1906, p. 582. V. aussi G.-F. de Martens, *op. cit.*, 2e série, t. XXXV, p. 98.

d'une union douanière actuelle ou future, telle par exemple qu'il en existe entre l'Autriche-Hongrie et la Principauté de Liechtenstein, soit pour le trafic frontière, à l'intérieur d'une zone de 15 kilomètres de largeur au maximum.

4. — L'article 8 reçoit la rédaction suivante : « Les marchandises de toutes sortes qui transiteront par les territoires de l'une ou l'autre des parties contractantes seront réciproquement exemptes de toute taxe de transit, soit qu'elles transitent directement, soit même que, au cours du transit, elles soient déchargées, entreposées et rechargées ».

5. — La disposition relative à l'article 21 dans le protocole final reçoit la rédaction suivante : « Les parties contractantes se prêteront, en matière de tarifs de chemins de fer, un appui réciproque, notamment par l'établissement de tarifs directs. Les deux parties contractantes sont toutes disposées à entrer en pourparlers dans ce but aussi vite que possible ».

C. — *En ce qui concerne les relations économiques entre la Bulgarie et la République du peuple ukrainien :*

Jusqu'à la conclusion d'un traité de commerce définitif, ces relations auront lieu suivant le régime de la nation la plus favorisée. Aucune des deux parties contractantes ne revendiquera pour elle-même les avantages que l'autre partie accorde ou accordera à n'importe quel autre Etat, soit en vertu d'une union douanière existante ou future, soit pour le trafic frontière, à l'intérieur d'une zone de 15 kilomètres de largeur au maximum.

D. — *En ce qui concerne les relations économiques entre l'Empire ottoman et la République du peuple ukrainien :*

Les deux parties jusqu'à la conclusion d'un nouveau traité de commerce s'accorderont réciproquement le traitement qu'elles appliquent à la nation la plus favorisée. Aucune des deux parties ne revendiquera pour elle-même les avantages que l'autre partie accorde ou accordera à n'importe quel autre Etat, soit en vertu d'une union douanière existante ou future, soit pour le trafic frontière.

III. — La durée de validité du chiffre II des dispositions provisoires prévues dans le présent traité en ce qui concerne les relations économiques entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et l'Empire ottoman, d'une part, et la République du peuple ukrainien, d'autre part, pourra être prolongée par entente réciproque entre les parties.

Si les conditions prévues au premier alinéa du chiffre II ne sont pas remplies avant le 30 juin 1919, chacune des parties contractantes sera libre de dénoncer, de six mois en six mois à partir de cette date, les dispositions contenues dans le dit chiffre II.

IV. — *a*) La République du peuple ukrainien ne prétendra pas aux avantages accordés par l'Allemagne à l'Autriche-Hongrie ou à un autre pays, uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Allemagne, ou indirectement par un autre pays uni à l'Allemagne, ou avec l'Autriche-Hongrie par une union douanière.

Elle ne prétendra pas non plus aux avantages accordés par l'Allemagne à ses propres colonies, possessions et protectorats ou aux colonies, possessions et protectorats des pays en union douanière avec l'Allemagne.

L'Allemagne ne prétendra pas aux avantages accordés par la République du peuple ukrainien à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Ukraine ou indirectement par un autre pays uni à l'Ukraine par une union douanière.

Elle ne prétendra pas non plus aux avantages accordés aux colonies, possessions et protectorats d'un des pays se trouvant en union douanière avec l'Ukraine.

b) Dans les relations économiques entre le territoire douanier des deux Etats de la Monarchie austro-hongroise (territoire défini par les traités) d'une part, et la République du peuple ukrainien, d'autre part, la République du peuple ukrainien ne prétendra pas aux avantages accordés par l'Autriche-Hongrie à l'Allemagne ou à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Autriche-Hongrie, ou indirectement par un autre pays en union douanière avec elle ou avec l'Allemagne.

Les colonies, possessions et protectorats sont, à cet égard, placés sur le même pied que la métropole.

L'Autriche-Hongrie ne prétendra pas aux avantages accordés par l'Ukraine à un autre pays uni à l'Ukraine par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Ukraine ou relié à elle par l'intermédiaire d'un autre pays en union douanière avec l'Ukraine.

Elle ne prétendra pas non plus aux avantages accordés aux colonies, possessions et protectorats d'un des pays en union douanière avec l'Ukraine.

a) Pour autant que les détenteurs de marchandises de provenance allemande ou ukrainienne entreposées en pays neutres sont tenus de ne pas exporter lesdites marchandises soit directement, soit indirectement, à destination des territoires de l'autre partie contractante, ces interdictions devront être levées à l'égard des parties contractantes. Les deux parties contractantes s'engagent en conséquence à porter sans retard à la connaissance des gouvernements neutres la levée de ces interdictions.

b) Pour autant que les détenteurs de marchandises de provenance austro-hongroise ou ukrainienne, entreposées en pays neutres, sont tenus de ne pas exporter lesdites marchandises soit directement, soit indirectement, à destination des territoires de l'autre partie contractante, ces interdictions devront être levées à l'égard des parties contractantes.

Les deux parties contractantes s'engagent en conséquence à porter sans retard à la connaissance des gouvernements neutres la levée de ces interdictions.

Art. VIII. — Le rétablissement des relations juridiques dans l'ordre public et dans l'ordre privé, l'échange des prisonniers de guerre et des internés civils, la question de l'amnistie, ainsi que la question du sort des navires de commerce tombés au pouvoir de l'adversaire, seront réglés par des traités particuliers avec la République du peuple ukrainien.

Ces traités constitueront une partie essentielle du traité de paix actuel et entreront en vigueur autant que possible en même temps que ce traité.

Art. IX. — Les accords conclus dans le présent traité de paix forment un tout indivisible.

Art. X. — Font autorité pour l'interprétation du présent traité : quant aux rapports entre l'Allemagne et l'Ukraine, le texte allemand et le texte ukrainien ;

Quant aux rapports entre l'Autriche-Hongrie et l'Ukraine, le texte allemand, le texte hongrois et le texte ukrainien ;

Quant aux rapports entre la Bulgarie et l'Ukraine, le texte bulgare et le texte ukrainien ;

Quant aux rapports entre la Turquie et l'Ukraine, le texte turc et le texte ukrainien.

Clause finale. — Le présent traité de paix sera ratifié. Les actes de ratification seront échangés à Vienne aussitôt que possible. Le traité de paix entrera en vigueur au moment de sa ratification en tant qu'il ne contient aucune disposition contraire.

En foi de quoi, les phénipotentiaires ont signé ce traité et l'ont revêtu de leur sceau.

Fait en quintuple original à Brest-Litovsk le 9 février 1918.

(Suivent les signatures).

828

Allemagne et République du peuple de l'Ukraine — Traité additionnel signé à Brest-Litovsk le 9 février 1918 (*Frankfurter Zeitung* du 13 février 1918) (Ratifications échangées les 24 juillet et 22 aout 1918).

En vertu de l'article VIII du traité de paix signé ce jour entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la République du peuple ukrainien

d'autre part (1), le plénipotentiaire de l'Empire allemand, Richard von Kühlmann, secrétaire d'Etat à l'Office des affaires étrangères, Conseiller intime actuel de l'Empereur, et les plénipotentiaires de la République du peuple ukrainien, c'est-à-dire MM. Alexandre Ssowuujuk, Mykola Lubynsjkyj et Nykola Lewytsjkyj membres de la Rada centrale ukrainienne, ont convenu de régler immédiatement l'établissement de relations légales, publiques et privées, entre l'Allemagne et l'Ukraine, l'échange des prisonniers de guerre et des internés civils, les modalités du rapatriement, l'amnistie qui sera accordée à l'occasion de la conclusion de la paix, et le sort des navires de commerce tombés au pouvoir de l'adversaire ; dans ce but, ils ont convenu de conclure un traité supplémentaire au traité de paix.

Après avoir établi que les pleins pouvoirs présentés par eux pour la signature du traité de paix comportaient aussi la solution des questions ci-dessus énumérées, les plénipotentiaires se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

CHAPITRE I. — ETABLISSEMENT DE RELATIONS CONSULAIRES.

Article I. — Des relations consulaires étant établies conformément à l'article IV du traité de paix, chacune des parties contractantes permettra aux consuls de l'autre partie l'accès de tous les points de son territoire dans la mesure où des exceptions n'auront pas été prévues, dès avant la guerre, pour certaines localités ou régions, en raison de la diversité des langues qui y sont parlées ; après la guerre, ces exceptions seront également maintenues vis-à-vis de toute tierce puissance.

Pour des raisons de nécessité de guerre, chaque partie se réserve de ne permettre l'accès de certains points aux consuls de l'autre partie qu'après la conclusion de la paix générale.

Art. II. — Chaque partie contractante indemnisera l'autre de tous dommages dont auront souffert les fonctionnaires consulaires de cette autre partie, ou leurs consulats, ou leur mobilier, à la suite d'actes contraires au droit des gens commis sur son territoire, pendant la guerre, par des autorités politiques locales ou par la population.

CHAPITRE II. — RÉTABLISSEMENT DES TRAITÉS POLITIQUES.

Art. III. — Les traités, accords et conventions qui étaient en vigueur entre l'Allemagne et la Russie avant la déclaration de guerre entreront à nouveau en vigueur entre les parties contractantes, sauf s'il en est autrement stipulé dans le traité de paix et dans le raité supplémentaire — lors de la ratification de ces deux traités ; cependant, lorsque ces traités, accords ou conventions ne peuvent être dénoncés durant une période fixée, la durée de cette période sera augmentée de la durée de la guerre.

Dans un délai de quatre semaines après la ratification du traité de paix, le gouvernement allemand communiquera au gouvernement ukrainien le texte des traités, accords ou conventions mentionnés dans l'alinéa précédent.

Art. IV. — Dans un délai du six mois après la signature du traité de paix, chaque partie contractante pourra communiquer à l'autre les traités, accords ou conventions, ou leurs dispositions particulières, qui, à son avis, sont incompatibles avec les changements survenus pendant la guerre. Ces dispositions devront être remplacées, aussitôt que possible, par des nouveaux traités qui correspondront aux modifications de points de vue et aux circonstances.

Dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix, une Commission composée de représentants des deux parties se réunira, dans un lieu à fixer ultérieurement, afin d'élaborer les nouveaux traités prévus dans l'alinéa précédent. Si cette Commission ne parvient pas à un accord dans un délai de trois mois après sa réunion, chaque partie aura la faculté de dénoncer les dispositions qu'elle avait communiquées à l'autre partie conformément à la première phrase de l'alinéa précédent ; s'il ne s'agit

(1) V. le texte qui précède.

en l'espèce que de dispositions isolées, l'autre partie aura la faculté de dénoncer la totalité du traité.

Art. V. — Les traités, accords et conventions dans lesquels sont parties, outre l'Allemagne et la Russie, de tierces puissances et dans lesquels la République du peuple ukrainien intervient à côté ou à la place de la Russie, entreront en vigueur, entre les parties contractantes, à la ratification du traité de paix, ou, si cette intervention a lieu postérieurement, à l'époque de cette intervention ; réserve est faite des dispositions contraires du traité de paix. Les dispositions de l'article III sur la prolongation de la durée de validité et celles de l'article IV sur la dénonciation ne s'appliquent pas aux traités spéciaux conclus entre les deux parties et se rattachant à de tels traités collectifs.

En ce qui concerne les traités collectifs de nature politique dans lesquels sont encore parties d'autres puissances belligérantes, les deux parties réservent leur attitude jusqu'après la conclusion de la paix générale.

Chapitre III. — Rétablissement des droits privés.

Art. VI. — Toutes les dispositions en vigueur sur le territoire d'une partie contractante, d'après lesquelles les ressortissants de l'autre partie sont soumis, en raison de l'état de guerre, à une réglementation spéciale quelconque (lois de guerre) en ce qui concerne les droits privés, seront abolies à la ratification du traité de paix.

L'expression « ressortissant d'une partie contractante » désigne également les personnes juridiques et les sociétés domiciliées sur le territoire de cette partie contractante. De plus, les personnes juridiques et les sociétés non domiciliées sur le territoire d'une partie contractante seront assimilées aux ressortissants de cette partie lorsque, sur le territoire de l'autre partie, elles étaient soumises aux dispositions applicables à ces ressortissants.

Art. VII. — En ce qui concerne l'état des dettes en matière de droit privé, — état qui a été modifié par les lois de guerre, — il a été convenu ce qui suit :

§ 1. — L'état des dettes est rétabli, dans la mesure où les articles VII à XI n'en disposent pas autrement.

§ 2. — La disposition du paragraphe 1 n'empêche pas que la question de savoir quelle influence exercent sur la situation des dettes les circonstances créées par la guerre, et notamment l'impossibilité d'exécuter ses engagements à la suite de difficultés de trafic ou de prohibitions de commerce, soit appréciée sur le territoire de chaque partie contractante conformément aux lois qui y sont applicables à tous les habitants du pays.

A cet égard, les ressortissants d'une partie qui seront lésés par des mesures prises par l'autre partie ne devront pas être traités plus défavorablement que les nationaux qui sont lésés par ces mesures. Celui que la guerre a empêché d'exécuter une obligation en temps fixé ne sera pas tenu non plus de donner compensation pour les dommages en résultant.

§ 3. — Les créances, dont le payement aurait été refusé pendant la guerre conformément à des lois de guerre, ne seront exigibles que trois mois après la ratification du traité de paix. Elles porteront un intérêt de cinq pour cent, depuis le jour primitivement fixé pour leur échéance, pendant la durée de la guerre et les trois mois suivants sans égard aux moratoires ; s'il y a lieu, les intérêts contractuels dus jusqu'au jour primitivement fixé pour l'échéance devront être payés.

§ 4. — Pour la liquidation des créances et autres obligations de droit privé, les associations officiellement reconnues pour la protection des créanciers devront être reconnues et admises de part et d'autre comme représentant les personnes naturelles et juridiques faisant partie de ces associations, en vue de la poursuite des revendications présentées par ces personnes.

Art. VIII. — Les parties contractantes conviennent qu'après la ratification du traité de paix le payement des engagements de l'Etat, et en particulier le service de la dette publique, sera repris envers les ressortissants des deux parties.

La République du peuple ukrainien ayant manifesté l'intention de procéder à une liquidation de comptes avec les autres parties de l'ancien Empire russe, l'application du

principe exposé dans l'alinéa précédent est réservée pour faire l'objet d'une convention spéciale. A cet égard, la République du peuple ukrainien prendra en tous cas à sa charge vis-à-vis des sujets allemands les engagements contractés à la suite de travaux publics effectués en Ukraine, ou les engagements garantis par des biens s'y trouvant.

Art. IX. — Les parties contractantes conviennent que, sous réserve des dispositions de l'article II les droits d'auteur, les droits de protection industrielle, concessions et privilèges, de même que les revendications analogues fondées sur les principes du droit public, qui ont été atteints par les lois de guerre, seront remis en vigueur sur le territoire de l'Ukraine.

La disposition de l'alinéa précédent ne s'appliquera pas aux concessions, privilèges et revendications analogues, qui auront été abolis entre temps en vertu d'une disposition légale applicable à tous les habitants du pays et à tous les droits de même nature, ou qui ont été confisqués par l'État ou des communes et qui restent en leur possession.

L'application des principes exposés dans les deux alinéas précédents est réservée pour faire l'objet d'une convention spéciale.

Art. X. — Sur le territoire de chaque partie contractante, les délais de prescription des droits, en ce qui concerne les ressortissants de l'autre partie, expireront, au plus tôt, un an après la ratification du traité de paix, lorsqu'ils n'étaient pas déjà venus à expiration avant la guerre. La même disposition s'applique aux délais de présentation des coupons d'intérêts ou de dividendes, et des valeurs sorties au tirage ou remboursables à tout autre titre.

Art. XI. — L'œuvre des administrations qui ont été chargées, en vertu des lois de guerre, de la surveillance, de la garde, de la gestion, de la liquidation des biens ou des encaissements sera liquidée (sans préjudice des dispositions de l'article XII) sur la base des dispositions suivantes :

§ 1. — Les biens surveillés, gardés ou gérés seront restitués immédiatement sur demande de l'ayant-droit ; jusqu'au moment de la reprise de possession par l'ayant-droit, il sera pourvu à la sauvegarde de ses intérêts.

§ 2. — Les dispositions du § 1 ne devront pas porter atteinte à des droits légitimement acquis par des tiers. Les payements et autres prestations d'un débiteur qui ont été reçus par les administrations désignées au commencement de cet article ou conformément à leurs instructions, auront même force — sur les territoires des parties contractantes — que s'ils avaient été reçus par le créancier lui-même.

Les décisions de droit privé prises par les administrations sus-indiquées, ou conformément à leurs instructions, ou à leur égard, sont maintenues, avec effet pour les deux parties.

§ 3. — Sur demande, les administrations désignées au commencement de cet article devront immédiatement donner aux ayants-droit des renseignements sur leur activité et notamment sur les recettes et les dépenses.

Art. XII. — Les propriétés ou les droits sur une propriété, les droits sur les mines, ainsi que les droits de jouissance ou d'exploitation des propriétés, les entreprises ou participations à une entreprise, en particulier les actions, qui ont été aliénées à la suite des lois de guerre ou qui, de toute autre façon ont été enlevées de force à leur légitime propriétaire, doivent être restitués libres de tous droits que des tiers ont pu acquérir dans l'intervalle, à leur ancien propriétaire, sur demande présentée par lui dans un délai d'un an après ratification du traité de paix, contre restitution des avantages qu'a pu lui procurer l'aliénation ou la dépossession.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas lorsque, dans l'intervalle, les biens aliénés ont été attribués à l'Etat ou aux communes en vertu d'une disposition légale applicable à tous les habitants du pays et à tous les objets de même nature, et restent en leur possession ; dans le cas d'annulation de l'attribution, la demande en restitution prévue dans l'alinéa précédent pourra être présentée dans un délai d'un an après l'annulation.

Chapitre IV. — Compensation pour des dommages civils.

Art. XIII. — Les parties contractantes conviennent que les ressortissants des deux parties recevront une compensation pour les dommages qu'ils ont subis à la suite de lois de guerre par la privation momentanée ou durable de droits d'auteur, de droits de protection industrielle, concessions, privilèges et revendications analogues, ou par la surveillance, la garde, la gestion ou la liquidation des biens. La même disposition s'applique aux dommages qui ont été infligés aux ressortissants civils de chaque partie, pendant la guerre, en dehors de la zone de guerre, par les autorités de l'Etat ou par la population de l'autre partie, à la suite d'actes de violence contraires au droit des gens, commis contre la vie, la santé ou la propriété.

La République du peuple ukrainien ayant manifesté l'intention de procéder à une liquidation de comptes avec les autres parties de l'ancien Empire russe, l'application des principes exposés dans l'alinéa précédent est réservée pour faire l'objet d'une convention spéciale.

Chapitre V. — Echange réciproque des prisonniers de guerre et des internés civils.

Art. XIV. — Il est disposé ce qui suit en ce qui concerne l'échange des prisonniers de guerre prévu dans l'article VI du traité de paix :

§ 1. — L'échange, déjà commencé, de prisonniers de guerre inaptes à servir sera effectué avec la plus grande rapidité possible.

L'échange des autres prisonniers de guerre se fera aussitôt que possible dans un délai qui sera fixé plus exactement.

§ 2. — Au moment de leur renvoi, les prisonniers de guerre recevront l'avoir personnel qui leur a été enlevé par les autorités de l'Etat où ils sont en captivité, ainsi que le produit de leur travail qui ne leur aurait pas encore été payé ou porté en compte ; cette obligation ne s'étend pas aux écrits traitant de questions militaires.

§ 3. — Une Commission qui sera composée de quatre représentants de chaque partie se réunira à Brest-Litovsk aussitôt que possible après la ratification du traité de paix pour fixer les délais prévus au second alinéa du paragraphe 1, ainsi que les autres détails de l'échange, et notamment la façon dont sera effectué le rapatriement ; cette Commission surveillera l'exécution des conventions conclues.

§ 4. — Les dépenses effectuées pour les prisonniers de guerre des deux parties, qui doivent être remboursées conformément aux principes du droit des gens, seront compensées entre elles en tenant compte du nombre de prisonniers.

Art. XV. — Il a été disposé ce qui suit en ce qui concerne le rapatriement des ressortissants civils de deux parties :

§ 1. — Les ressortissants civils appartenant aux deux parties, internés ou bannis, seront gratuitement rapatriés le plus tôt possible, lorsqu'ils ne désireront pas — avec l'approbation de l'Etat où ils sont internés — rester sur son territoire, ou se rendre dans un autre pays.

La Commission mentionnée au paragraphe 3 de l'article XIV devra régler les détails du rapatriement et surveillera l'exécution des conventions conclues.

§ 2. — Les ressortissants d'une partie qui avaient leur domicile ou un établissement industriel ou commercial sur le territoire de l'autre partie, à la déclaration de guerre, et qui ne vivaient pas sur ce territoire, peuvent y revenir, dès que l'autre partie ne se trouvera plus en état de guerre. Le retour ne peut être refusé que pour des raisons de sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat.

Comme pièces justificatives, il suffira d'un passeport délivré par les autorités de la mère-patrie et constatant que le titulaire appartient à la catégorie des personnes désignées à l'alinéa précédent ; il ne sera pas exigé de visa sur le passeport.

Art. XVI. — Les ressortissants de chaque partie contractante ne seront soumis sur le territoire de l'autre partie, pour la période pendant laquelle leur exploitation industrielle ou commerciale ou leur activité dans toute autre branche a été interrompue par

suite de la guerre, à aucune charge, droit, impôt ou taxe frappant l'exploitation industrielle ou commerciale ou toute autre branche d'activité. Les sommes qui, en vertu de cette disposition, ne sont pas dues, mais qui cependant ont déjà été perçues, devront être remboursées dans un délai de six mois après ratification du traité de paix.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent, de façon correspondante, aux sociétés commerciales et autres sociétés à but lucratif, dans lesquelles des ressortissants d'une des parties sont intéressés, à titre d'associés, d'actionnaires ou à tout autre titre, et dont l'exploitation a été interrompue sur le territoire de l'autre partie par suite de la guerre.

Art. XVII. — Chaque partie contractante s'engage à respecter et à entretenir les tombes des militaires et des autres ressortissants de l'autre partie morts pendant l'internement ou le bannissement, lorsque ces tombes se trouvent sur son territoire ; d'accord avec les autorités du pays, des mandataires de cette autre partie pourront être chargés d'entretenir les tombes et de les décorer de façon appropriée. Les questions de détail relatives à l'entretien des tombes sont réservées pour l'objet d'autres conventions.

Chapitre VI. — Modalités du rapatriement.

Art. XVIII. — Pendant un délai de dix ans après la ratification du traité de paix, les ressortissants de chaque partie contractante, originaires du territoire de l'autre partie, auront la faculté de retourner dans leur pays d'origine, lorsque les autorités de ce dernier y consentiront.

Sur demande, les personnes autorisées à revenir dans leur patrie seront dégagées des liens les rattachant à l'ancien Etat. Leurs communications écrites ou verbales avec les représentants diplomatiques et consulaires de leur pays d'origine ne devront être empêchées ou entravées en aucune façon.

Art. XIX. — Du fait de l'exercice du droit de rapatriement, les personnes revenant dans leur patrie ne devront supporter aucun dommage pécuniaire. Elles seront autorisées à liquider leurs biens et à en emporter le montant ; sous réserve des dispositions des lois générales du pays, elles seront autorisées à emporter aussi leurs autres biens mobiliers. De plus, elles auront le droit de résilier leurs baux en donnant un préavis de six mois, sans que le bailleur soit admis à leur réclamer des dommages-intérêts pour résiliation anticipée du bail.

Chapitre VII. — Amnistie.

Art. XX. — Conformément aux dispositions suivantes, chaque partie contractante garantit l'impunité aux ressortissants de l'autre partie.

§ 1. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux prisonniers de guerre, ressortissants de l'autre partie, pour tous actes accomplis par eux contrairement aux lois ou à la discipline.

§ 2. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux ressortissants civils de l'autre partie, internés ou bannis pendant la guerre, pour tous actes accomplis pendant l'internement ou le bannissement contrairement aux lois ou à la discipline.

§ 3. — Chaque partie garantit l'impunité complète à tous les ressortissants de l'autre partie pour les actes punissables commis au profit de leur pays et pour les violations des lois d'exception dirigées contre les étrangers ennemis.

§ 4. — L'impunité prévue dans les paragraphes 1 à 3 ne s'étend pas aux actes qui seront commis après la ratification du traité de paix.

§ 5. — Dans la mesure où l'impunité est garantie conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4, il ne sera pas intenté de nouvelles actions pénales, les actions pénales intentées seront arrêtées, et les peines prononcées seront remises. Cependant, les prisonniers de guerre qui sont en détention préventive ou en détention pour trahison en temps de guerre ou trahison contre l'Etat, assassinat prémédité, brigandage, chantage, incendie prémédité ou attentat aux mœurs pourront être maintenus en détention jusqu'à ce qu'ils soient libérés.

Art. XXI. — Conformément aux dispositions suivantes, les parties contractantes garantissent l'impunité à leurs propres ressortissants.

§ 1. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux personnes appartenant à ses forces armées pour travaux accomplis comme prisonniers de guerre de l'autre partie. La même disposition s'applique aux travaux accomplis par les ressortissants civils des deux parties pendant leur internement ou leur bannissement.

§ 2. — Les dispositions du paragraphe 5 de l'article XX s'appliquent à l'impunité prévue dans les paragraphes 1 et 2 de cet article ; de plus, dans ces cas, aucun autre désavantage légal ne pourra être infligé aux personnes intéressées et à leurs familles.

Art. XXII. — Les parties contractantes se réservent le droit de conclure d'autres conventions en ce qui concerne l'impunité à garantir par chaque partie pour les actes accomplis à son préjudice.

Chapitre VIII. — Traitement des navires de commerce et des cargaisons tombés au pouvoir de l'adversaire.

Art. XXIII. — Les navires de commerce de chaque partie contractante qui se trouvaient à la déclaration de guerre dans les ports de l'autre partie seront restitués ainsi que leurs cargaisons ou, en cas d'impossibilité, remboursés en espèces. Comme la République du peuple ukrainien a manifesté l'intention de procéder à une liquidation de comptes avec les autres parties de l'ancien Empire russe, la question des dédommagements à payer pour l'usage de ces navires pendant la guerre reste réservée pour faire l'objet d'une convention spéciale.

Art. XXIV. — Les navires de commerce des parties contractantes, amenés comme prises, ayant été déclarés de bonne prise avant la ratification du traité de paix par jugement valide d'un tribunal des prises et ne tombant pas sous les dispositions de l'article XXIII, seront considérés comme définitivement confisqués ; les autres navires amenés comme prises seront restitués, ou, en cas de destruction, remboursés en espèces. Ces dispositions s'appliquent, de façon correspondante, aux cargaisons amenées comme prises et appartenant aux ressortissants des deux parties contractantes.

Art. XXV.— L'application des dispositions contenues dans les articles XXIII et XXIV, et notamment la fixation des dédommagements à payer, est confiée à une Commission mixte, composée d'un représentant de chaque partie contractante et d'un président neutre ; dans un délai de trois mois après la signature du traité de paix, cette Commission se réunira à Odessa ou dans un autre endroit convenable. Le Président du Conseil, fédéral suisse sera prié de désigner le président.

Art. XXVI. — Les parties contractantes feront tout ce qui est en leur pouvoir pour que les navires de commerce restitués en vertu des articles XXIII et XXIV puissent retourner librement avec leurs cargaisons dans leur patrie.

Chapitre IX. — Dispositions finales.

Art. XXVII. — Ce traité supplémentaire qui forme partie intégrante et essentielle du traité de paix devra être ratifié, et les actes de ratification devront être échangés en même temps que les actes de ratification du traité de paix.

Art. XXVIII. — En tant qu'il ne contient aucune disposition contraire, le traité supplémentaire entrera en vigueur en même temps que le traité de paix.

En vue de compléter le traité supplémentaire, et notamment de conclure les nouvelles conventions prévues dans ce traité, les représentants des parties contractantes se réuniront, avant l'expiration d'un délai de quatre mois après la ratification dans un endroit à désigner ultérieurement.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ainsi que les représentants du commandement en chef de l'armée allemande, le chef de l'Etat-major général du commandant en chef Ost, le général de la brigade royale prussienne Max Hoffmann ont signé ce traité supplémentaire et l'ont revêtu de leur sceau officiel.

Fait en double signature à Brest-Litovsk, le 9 février 1918.

(Suivent les signatures).

829

Allemagne et Finlande. — Traité de paix signé a Berlin le 7 mars 1918 (*Moniteur de l'Empire* du 8 mars 1918).

Le gouvernement impérial allemand et le gouvernement finlandais, désireux, après la déclaration d'autonomie de la Finlande et sa reconnaissance par l'Allemagne, d'établir sur une base durable l'état de paix et d'amitié entre les deux pays, ont décidé de conclure un traité de paix. Dans ce but ont été nommés plénipotentiaires, par le gouvernement impérial allemand, le chancelier de l'Empire allemand, Dr Comte von Hertling, par le gouvernement finlandais, MM. Edward Immanuel Hjelt, Conseiller d'Etat, vice-chancelier de l'Université d'Helsingfors, docteur en philosophie, et Rafael Waldemar Erich, professeur de droit constitutionnel et de droit des gens à l'Université d'Helsingfors, docteur en droit. Après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, les plénipotentiaires se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

Chapitre premier. — Proclamation d'amitié entre l'Allemagne et la Finlande et garantie de l'autonomie de la Finlande.

Article Ier. — Les parties contractantes déclarent qu'aucun état de guerre n'existe entre l'Allemagne et la Finlande et qu'elles sont décidées à vivre désormais en paix et en amitié l'une avec l'autre.

L'Allemagne interviendra pour faire reconnaître l'autonomie et l'indépendance de la Finlande par toutes les puissances. En revanche, la Finlande ne cédera aucune partie de ses possessions à une puissance étrangère et n'accordera à aucune puissance étrangère un droit de servitude sur le territoire soumis à sa souveraineté, sans s'être préalablement entendue sur ce point avec l'Allemagne.

Art. II. — Les relations diplomatiques et consulaires entre les parties contractantes seront reprises aussitôt après la ratification du traité de paix. Les deux parties se réservent de conclure des accords spéciaux en vue de développer, autant que possible, leurs représentations consulaires respectives.

Art. III. — Chaque partie indemnisera l'autre de tous dommages dont auront souffert, sur son territoire, à l'occasion de la guerre, les fonctionnaires consulaires de cette autre partie, dans leur existence, leur liberté, leur santé ou leurs biens, ou les consulats de cette autre partie, ou leur mobilier, à la suite d'actes contraires au droit des gens commis par les autorités politiques locales ou par la population.

Chapitre II. — Indemnité de guerre.

Art. IV. — Les parties contractantes renoncent réciproquement à toute indemnité pour leurs frais de guerre (c'est-à-dire pour les dépenses engagées par l'Etat pour faire la guerre) ainsi qu'à toute indemnité pour les dommages de guerre (c'est-à-dire tous les préjudices qui sont résultés, pour elles ou leurs ressortissants, dans les zones de guerre, des mesures militaires, y compris toutes les réquisitions faites en pays ennemi).

Chapitre III. — Rétablissement des traités politiques.

Art. V. — Les traités entre l'Allemagne et la Russie devenus caducs, par suite de la guerre, doivent être remplacés, pour les relations entre les parties contractantes, dans le plus bref délai possible, par de nouveaux traités qui correspondront aux modifications de point de vue et aux circonstances. Les deux parties entreront notamment en négociations aussitôt que possible pour conclure un traité de commerce et de navigation.

Les relations commerciales entre les deux pays seront provisoirement réglées par un accord relatif au commerce et à la navigation, qui devra être signé en même temps que le traité de paix.

Art. VI. — Les traités dans lesquels sont parties entre l'Allemagne et la Russie des tierces puissances et dans lesquels la Finlande intervient à côté ou à la place de la Russie entreront en vigueur, entre les parties contractantes, à la ratification du traité de paix, ou, si cette intervention a lieu postérieurement, à l'époque de cette intervention.

En ce qui concerne les traités collectifs de nature politique dans lesquels sont encore parties d'autres puissances belligérantes, les deux parties réservent leur attitude jusqu'après la conclusion de la paix générale.

CHAPITRE IV. — RÉTABLISSEMENT DES DROITS PRIVÉS.

Art. VII.— Toutes les dispositions en vigueur sur le territoire d'une partie contractante, d'après lesquelles les ressortissants de l'autre partie sont soumis, en raison de l'état de guerre, à une réglementation spéciale quelconque (lois de guerre) en ce qui concerne leurs droits privés, seront abolies à la ratification du présent traité.

L'expression « ressortissant d'une partie contractante » désigne également les personnes juridiques et les sociétés domiciliées sur le territoire de cette partie. De plus, les personnes juridiques et les sociétés non domiciliées sur le territoire d'une partie seront assimilées aux ressortissants de cette partie, lorsque sur le territoire de l'autre partie elles étaient soumises aux dispositions applicables à ces ressortissants.

Art. VIII. — En ce qui concerne le régime applicable aux dettes en matière de droit privé, régime qui a été modifié par les lois de guerre, il est convenu ce qui suit :

§ 1. — Les rapports entre débiteurs et créanciers sont rétablis dans la mesure où les articles VIII à XII n'en disposent pas autrement.

§ 2. — La disposition du paragraphe 1 n'empêche pas que la question de savoir quelle influence exercent sur ces rapports les circonstances créées par la guerre, et notamment l'impossibilité d'exécuter les engagements pris par suite des difficultés de trafic ou de prohibition de commerce, soit appréciée sur le territoire de chaque partie contractante, conformément aux lois qui y sont applicables à tous les habitants du pays.

A cet égard, les ressortissants d'une partie qui seront lésés par des mesures prises par l'autre partie ne devront pas être traités plus défavorablement que les nationaux qui sont lésés par ces mesures. Celui que la guerre a empêché d'exécuter une obligation en temps fixé ne sera pas tenu non plus de réparer les dommages en résultant.

§ 3. — Les dettes, dont le payement aurait été refusé pendant la guerre conformément à des lois de guerre, ne seront exigibles que trois mois après la ratification du traité de paix. Dans la mesure où le traité complémentaire (art. 32, alinéa 2) n'en dispose pas autrement, elles porteront un intérêt de cinq pour cent l'an, depuis le jour primitivement fixé pour leur échéance, pendant la durée de la guerre et les trois mois suivants, sans égard aux moratoires ; s'il y a lieu, les intérêts contractuels dus jusqu'au jour primitivement fixé pour l'échéance devront être payés.

En ce qui concerne les lettres de change ou les chèques, la présentation pour payement ou l'établissement d'un protêt faute de payement devront être effectués avant l'expiration d'un délai de quatre mois après la ratification du présent traité.

§ 4. — Pour la liquidation des dettes et autres obligations de droit privé, les associations officiellement reconnues pour la protection des créanciers devront être reconnues et admises de part et d'autre comme représentant les personnes naturelles et juridiques faisant partie de ces associations, en vue de la poursuite des revendications présentées par ces personnes.

Art. IX. — Aussitôt après la ratification du traité de paix, chaque partie contractante reprendra le payement de ses engagements et, en particulier, le service de la dette publique vis-à-vis des ressortissants de l'autre partie. Les engagements venus à échéance avant la ratification devront être payés dans un délai de trois mois après la ratification.

Art. X. — Les droits d'auteur, les droits de propriété industrielle, concessions et privi-

lèges, de même que les revendications analogues fondées sur les principes du droit public, atteints par les lois de guerre, seront rétablis dans la mesure où l'article XII n'en dispose pas autrement.

Lorsque les ressortissants d'une partie n'ont pas profité par suite de la guerre d'un délai fixé par la loi pour faire un acte nécessaire à l'établissement ou la conservation d'un droit de propriété industrielle, l'autre partie contractante accordera à ces ressortissants, sans faire tort aux droits légitimement acquis par des tiers, un délai minimum de un an après la ratification du traité de paix, pour faire cet acte. Les droits de propriété industrielle, appartenant aux ressortissants d'une partie, qui étaient en vigueur à la déclaration de guerre, ne doivent pas être abolis sur le territoire de l'autre partie, pour non-exercice, avant l'expiration d'un délai de quatre ans après la ratification du présent traité.

Lorsque sur le territoire d'une partie contractante un droit de propriété industrielle, qui n'a pas pu être déclaré par suite de lois de guerre, sera déclaré, dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix avec revendication de priorité pour cette déclaration, par celui qui l'a déclaré dans les formes prescrites pendant la guerre sur le territoire de l'autre partie, cette déclaration, sous réserve des droits des tiers, primera toutes les déclarations produites dans l'intervalle et ne pourra pas être rendue inopérante par des faits survenus pendant ce laps de temps.

Art. XI. — Sur le territoire de chaque partie contractante, les délais de prescription des droits, en ce qui concerne les ressortissants de l'autre partie, expireront, au plus tôt, un an après la ratification du traité de paix, lorsqu'ils n'étaient pas venus à expiration avant la guerre. La même disposition s'applique aux délais de présentation des coupons d'intérêts ou de dividendes et des valeurs sorties aux tirages ou remboursables à tout autre titre.

Art. XII. — L'œuvre des administrations qui ont été chargées, en vertu de lois de la guerre, de la surveillance, de la garde, de la gestion, de la liquidation des biens ou de la réception des payements, sera liquidée (sans préjudice des dispositions de l'article XIII) sur la base des dispositions suivantes :

§ 1. — Les biens surveillés, gardés ou gérés seront restitués immédiatement sur demande de l'ayant-droit ; jusqu'au moment de la reprise de possession par l'ayant-droit, il sera pourvu à la sauvegarde de ses intérêts.

§ 2. — Les dispositions du § 1 ne devront pas porter atteinte à des droits légitimement acquis par des tiers. Les payements et autres prestations d'un débiteur qui ont été reçus par les administrations désignées au commencement de cet article, ou conformément à leurs instructions, auront même force sur les territoires des parties contractantes que s'ils avaient été reçus par le créancier lui-même.

Les décisions de droit privé prises par les administrations désignées ou conformément à leurs instructions, ou à leur égard, sont maintenues avec effet pour les deux parties.

§ 3. — Les administrations désignées au commencement de cet article devront, lorsqu'elles en seront requises, donner immédiatement aux ayants-droit des renseignements sur leur activité et notamment sur les recettes et les dépenses.

Les demandes d'indemnité présentées en raison de l'activité de ces administrations ou en raison des actes accomplis conformément à leurs instructions n'auront effet que selon les dispositions de l'article XIV.

Art. XIII. — Les propriétés immobilières ou les droits sur une propriété immobilière, les droits sur les mines, ainsi que les droits de jouissance ou l'exploitation de propriétés immobilières, les entreprises ou les participations à une entreprise, en particulier les actions, qui ont été aliénés par suite de lois de guerre ou qui, de toute autre façon, ont été enlevés par la force à leur légitime propriétaire doivent être restitués libres de tous droits que des tiers ont pu acquérir dans l'intervalle, à leur ancien propriétaire, sur demande présentée par lui dans un délai d'un an après la ratification du traité de paix, contre restitution des avantages qu'a pu lui procurer l'aliénation ou la dépossession.

Chapitre V. — Réparation des dommages civils

Art. XIV. — Tout ressortissant d'une partie contractante qui a subi un dommage sur le territoire de l'autre partie à la suite de lois de guerre par la privation momentanée ou durable de concessions, privilèges et revendications analogues, ou par la surveillance, la garde, la gestion ou l'aliénation de biens, devra être dédommagé de façon adéquate, lorsque le dommage n'a pas été réparé par un rétablissement de la situation antérieure. La même disposition s'applique aussi aux actionnaires qui ont été dépossédés d'un tel droit en raison de leur qualité d'étranger ennemi.

Art. XV. — Chaque partie contractante indemnisera les ressortissants civils de l'autre partie des dommages qui leur ont été infligés sur son territoire, pendant la guerre, par les autorités de l'Etat ou par la population à la suite d'actes de violence contraires au droit des gens commis contre l'existence, la santé ou les biens.

Art. XVI. — Chaque partie contractante payera immédiatement les objets réquisitionnés par elle sur son territoire aux ressortissants de l'autre partie, dans la mesure où ce payement n'a pas encore été effectué.

Art. XVII. — En vue d'établir les dommages qui doivent être indemnisés d'après les articles XIV et XV, aussitôt après la ratification du traité de paix, il sera réuni à Berlin une Commission composée pour un tiers chacun de représentants des deux parties et de membres neutres ; le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner les membres neutres et parmi ceux-ci le président.

La Commission posera les principes qui serviront de base à ses décisions ; elle publiera aussi le règlement nécessaire à l'accomplissement de sa tâche et les dispositions déterminant le procédé à suivre pour y réussir. Ses décisions seront prises en sous-Commissions composées chacune d'un représentant de chaque partie et d'un président neutre. Les sommes fixées par les sous-Commissions devront être payées dans un délai d'un mois après la fixation.

Chapitre VI. — Échange des prisonniers de guerre et des internés civils.

Art. XVIII. — Les Finlandais prisonniers de guerre en Allemagne et les Allemands prisonniers de guerre en Finlande devront être échangés le plus tôt possible dans les délais spécifiés — qui seront fixés par une Commission germano-finlandaise — avec compensation des dépenses effectuées pour eux, lorsqu'ils ne désireront pas rester, avec l'approbation de l'Etat où ils se trouvent actuellement, sur son territoire ou se rendre dans un autre pays.

La Commission fixera aussi les autres détails de l'échange et en surveillera l'exécution.

Art. XIX. — Les ressortissants civils bannis ou internés, appartenant aux deux parties, seront gratuitement rapatriés le plus tôt possible, lorsqu'ils ne désireront pas rester — avec l'approbation de l'Etat où ils se trouvent — sur son territoire, ou se rendre dans un autre pays. La Commission mentionnée à l'article XVIII devra régler les détails et en surveiller l'exécution.

Le gouvernement finlandais s'efforcera d'obtenir du gouvernement russe la mise en liberté des Allemands qui ont été arrêtés sur le territoire finlandais et qui se trouvent actuellement hors de la Finlande en territoire russe.

Art. XX. — Les ressortissants d'une partie qui avaient leur domicile ou un établissement industriel ou commercial sur le territoire de l'autre partie, à la déclaration de guerre, et qui ne vivaient pas sur ce territoire, pourront y revenir dès que l'autre partie ne se trouvera plus en état de guerre. Le retour ne peut être refusé que pour des raisons de sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat.

Comme pièce justificative, il suffira d'un passeport délivré par les autorités de la mère-patrie et constatant que le titulaire appartient à la catégorie des personnes désignées à l'alinéa précédent ; il ne sera pas exigé de visa de passeport.

Art. XXI. — Chaque partie contractante s'engage à respecter et à entretenir les tombes des militaires et des ressortissants civils de l'autre partie, morts pendant l'internement ou le bannissement, lorsque ces tombes se trouvent sur son territoire ; d'accord avec les autorités du pays, des mandataires de cette autre partie pourront être chargés d'entretenir les tombes et de les décorer de façon appropriée. Les questions de détail relatives à l'entretien des tombes sont réservées et feront l'objet de conventions ultérieures.

Chapitre VII. — Amnistie.

Art. XXII. — Chaque partie contractante garantit l'impunité complète aux prisonniers de guerre, ressortissants de l'autre partie, pour tous actes punissables commis par eux ; de plus, à tous les ressortissants civils de l'autre partie internés ou bannis pour les actes punissables commis par eux pendant leur internement ou leur bannissement ; enfin, à tous les ressortissants de l'autre partie pour les actes punissables commis au profit de leur pays et pour les violations des lois d'exception dirigées contre les étrangers ennemis.

L'impunité ne s'étend pas aux actes qui seront commis après la ratification du traité de paix.

Art. XXIII. — Chaque partie garantit l'impunité complète à ses propres ressortissants pour les travaux qu'ils ont accomplis sur le territoire de l'autre partie comme prisonniers de guerre, internés civils ou bannis.

Art. XXIV. — Les parties contractantes se réservent de conclure des conventions ultérieures d'après lesquelles chaque partie garantira l'impunité et l'exemption de toute sanction légale aux auteurs des actes accomplis à son préjudice.

Chapitre VIII. — Traitement des navires de commerce et des cargaisons tombés au pouvoir de l'adversaire.

Art. XXV. — Les navires de commerce d'une partie contractante qui se trouvaient à la déclaration de guerre dans les ports de l'autre partie seront restitués ainsi que leurs cargaisons, ou, en cas d'impossibilité, une somme égale à leur valeur sera rendue en espèces. Un dédommagement calculé sur le taux usuel du fret à la journée sera donné pour l'emploi pendant la guerre des bateaux mis sous embargo.

Art. XXVI.— Les navires de commerce allemands et leurs cargaisons qui, indépendamment des cas prévus à l'article XXV, se trouvaient au pouvoir de la Finlande à la signature de ce traité, ou qui s'y trouveront plus tard, doivent être restitués lorsqu'il se trouvaient à la déclaration de guerre dans un port ennemi ou lorsqu'ils ont été capturés en eaux neutres par des forces de combat ennemies.

Art. XXVII. — Les navires de commerce d'une partie contractante, amenés comme prise et tombés au pouvoir de l'autre partie, doivent être considérés comme définitivement confisqués, lorsqu'ils ont été déclarés de bonne prise avant la ratification du traité de paix par jugement valide d'un tribunal des prises et qu'ils ne tomberont pas sous les dispositions des articles XXV et XXVI ; les autres seront restitués, ou, en cas de destruction, une somme égale à leur valeur sera versée en espèces.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent de façon correspondante aux cargaisons amenées comme prises et appartenant aux ressortissants des deux parties contractantes. Cependant les marchandises appartenant aux ressortissants d'une partie et tombées au pouvoir de l'autre partie pendant leur transport sur des navires battant pavillon ennemi devront — dans tous les cas — être rendues aux ayants-droit, ou, en cas d'impossibilité, une somme égale à leur valeur sera versée en espèces.

Art. XXVIII. — L'application des dispositions contenues dans les articles XXV à XXVII et notamment la fixation des indemnités à payer est confiée à une Commission mixte composée d'un représentant de chaque partie contractante et d'un président neutre ; dans un délai de trois mois après la ratification du traité de paix, cette Commission se réunira à Stettin. Le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner le président.

Art. XXIX. — Les parties contractantes feront tout ce qui est en leur pouvoir pour que les navires de commerce restitués en vertu des articles XXV à XXVII puissent retourner librement avec leurs cargaisons dans leur pays.

De même, les deux parties se prêteront mutuellement aide entière pour créer des voies de navigation sûres, destinées au trafic commercial réciproquement supprimé par la guerre.

Chapitre IX. — Règlement de la question d'Aland.

Art. XXX. — Les parties contractantes conviennent que les fortifications élevées dans les îles d'Aland doivent disparaître aussitôt que possible et qu'un accord particulier entre l'Allemagne, la Finlande, la Russie et la Suède devra régler l'absence permanente de fortifications sur ces îles, ainsi que leur situation au point de vue militaire et au point de vue de la technique navale; d'autres pays riverains de la mer Baltique pourront être appelés à participer à ces négociations, si l'Allemagne le désire.

Chapitre X. — Dispositions finales.

Art. XXXI. — Ce traité de paix devra être ratifié. Les actes de ratification devront être échangées à Berlin le plus tôt possible.

Art. XXXII. — Dans la mesure où il ne contient aucune disposition contraire, le traité de paix entre en vigueur au moment de sa ratification.

En vue de compléter le traité, des représentants des parties contractantes se réuniront à Berlin avant l'expiration d'un délai de quatre mois après la ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux parties ont signé le présent traité et l'ont revêtu de leur sceau.

Fait en double original à Berlin, le 7 mars 1918.

(Suivent les signature.)

ANNEXE

Traité d'amitié entre la République fédérale russe des Soviets et la République socialiste finlandaise des travailleurs du 10 mars 1918 (1).

Le Soviet des Commissaires du Peuple de la République fédérale russe des Soviets et le Soviet des Plénipotentiaires du Peuple de la République socialiste finlandaise des travailleurs, afin de renforcer l'amitié et la fraternité entre les deux Républiques libres ci-dessus mentionnées, ont conclu le traité suivant :

Article I. — La République fédérale russe des Soviets remet à la République indépendante socialiste finlandaise des travailleurs toutes les propriétés immobilières, à savoir : terres, voies d'eau, terrains urbains, bâtiments, usines et fabriques, comme aussi les installations télégraphiques, chemins de fer, forteresses, phares et balises, etc... appartenant à la République russe ou aux Institutions d'Etat russe, par droit de possession ou par droit d'usage, et qui sont situées sur le territoire de l'ancien Grand-Duché de Finlande.

Art. II. — La République socialiste finlandaise des travailleurs, de son côté, remet à la République fédérale russe des Soviets toutes les propriétés immobilières, à savoir : voies d'eau, terrains urbains, bâtiments, usines et fabriques, ainsi que les chemins de fer, phares et balises appartenant au Trésor finlandais ou aux Institutions d'Etat finlandaises par droit de possession ou par droit d'usage, et qui sont situées sur le territoire de la Républiqus fédérale russe des Soviets.

Art. III. — La République socialiste finlandaise des travailleurs consent à acquérir aussi les biens non désignés à l'article Ier du présent traité, et appartenant à la République fédérale russe des Soviets, et situés sur le territoire de l'ancien Grand-Duché

(1) (Reproduit d'après un radiotélégramme du gouvernement russe.)

de Finlande, et à un droit d'option pour l'achat de tout bien semblable dans la mesure où l'exercice de ce droit ne lèse pas les droits de la République fédérale russe des Soviets.

Art. IV. — Sont exclus de la liste des biens ci-dessus mentionnés qui doivent être remis à la République socialiste finlandaise des travallleurs les biens qui, conformément aux règlements de la Commission de conciliation russo-finlandaise, devront être remis directement aux Institutions de travailleurs.

Art. V. — En vue d'aider à la nationalisation de la marine marchande finlandaise, la République fédérale russe des Soviets remet à la République socialiste finlandaise des travailleurs dans leur état actuel tous les navires qui appartiennent au Trésor finlandais ou à des compagnies ou personnes privées et qui ont été réquisitionnés par le gouvernement russe avant ou pendant la guerre. Toute autre propriété se trouvant au moment de la conclusion du présent traité sur le territoire de l'ancien Grand-Duché de Finlande devra aussi être remise.

Art. VI. — Les articles ci-dessus ne seront pas considérés comme s'appliquant aux propriétés immobilères récupérées par la République fédérale russe des Soviets sur le territoire de la République socialiste finlandaise des travailleurs, ni par la République socialiste finlandaise des travailleurs sur le territoire de la République fédérale russe des Soviets, pour des établissements destinés au service diplomatique, consulaire ou commercial, aussi bien que pour des Instituts de science, d'éducation et de médecine.

Art. VII. — Le montant de l'indemnité à payer pour les biens remis en vertu des artiles I, II, III et IV du présent traité devra être déterminé par une Commission spéciale de conciliation russo-finlandaise. Il sera tenu un compte spécial de tous les payements effectués en raison de ces transferts, en vue de donner satisfaction aux demandes de la Commission russe de liquidation des affaires finlandaises, qui sera chargée de l'attribution de ces sommes au moment du règlement final.

Art. VIII. — Les dettes des Institutions de l'Etat finlandais, du Trésor finlandais vis-à-vis des Institutions de l'Etat russe et du Trésor russe, et vice-versa, ainsi que les obligations à court terme souscrites par l'intermédiaire de la Banque finlandaise sont reconnues par les deux Républiques socialistes ; et les procédés d'amortissement indépendamment des payements faits en vertu de l'article VII ci-dessus, seront déterminés par une sous-Commission financière spéciale, mixte, de la Commission de conciliation russo-finlandaise.

Art. IX. — Les parties contractantes assurent à jamais à tous les vaisseaux marchands des Républiques socialistes russe et finlandaise, l'accès libre et sans entraves à toutes les mers à tous les lacs et rivières, ports, lieux d'ancrage et chenaux, et accordent à ces navires le droit d'embarquer et de débarquer des marchandises librement et sans entraves, et d'avoir recours au service de pilotage. Les règlements relatifs aux conditions d'exercice du libre usage ci-dessus mentionné seront précisés par des accords spéciaux.

Art. X. — Une communication ininterrompue, sans transbordement, est établie entre les chemins de fer russes et finlandais.

Art. XI. — Les conditions d'emploi des télégraphes, postes et communications par la République fédérale russe des Soviets sur le territoire de la République socialiste finlandaise des travailleurs et par la République socialiste finlandaise des travailleurs sur le territoire de la République fédérale russe des Soviets, respectivement, seront déterminées par des accords spéciaux tandis que le...... des règlements généraux de l'article I sera applicable aux règlements et accords internationaux existants. Des câbles suivants devront rester la propriété de la République fédérale russe des Soviets pendant cinquante ans en ce qui concerne les droits d'exterritorialité ; les trois câbles (Nos 13, 60 et 42) passant sur le territoire de la République socialiste finlandaise des travailleurs et reliant Pétrograd à Stockholm, Newcastle, Friedrich et Stein, et la ligne directe et libre Pétrograd-Vartolieni-Alexandrovsk (câbles nurmanà passant par Viborg et Kuopis). La République fédérale russe des Soviets conserve tous les droits reconnus

par le traité conclu avec la Compagnie danoise pour trois câbles directs partant de Justad, et établissant une communication avec la Suède par les îles d'Aland.

Art. XII. — Les deux parties contractantes nommeront immédiatement une sous-Commission de la Commission de conciliation russo-finlandaise pour élaborer un projet de traité de commerce entre les deux Républiques.

Art. XIII. — En Russie, les citoyens russes d'origine finlandaise, et en Finlande les citoyens finlandais d'origine russe jouiront de droits égaux à ceux des autres citoyens de ces pays respectifs. Les citoyens finlandais en Russie, de même que les citoyens russes en Finlande jouiront des mêmes droits privés, civils et sociaux que les citoyens de ces pays respectifs. La République fédérale russe des Soviets garantit aux citoyens finlandais se trouvant en Russie tous les droits politiques reconnus aux citoyens russes qui appartiennent aux classes ouvrières ou paysannes et n'employent pas de main-d'œuvre, s'ils vivent sur le territoire russe et sont employés à des travaux manuels. La République socialiste finlandaise des travailleurs s'engage, de son côté, à accorder aux citoyens de la République fédérale russe des Soviets, en Finlande, les conditions les plus favorables pour leur faciliter l'obtention de l'intégralité des droits politiques et prendra plus spécialement en considération les intérêts des membres des classes ouvrières qui n'ont pas de domicile fixe.

Art. XIV. — La République socialiste finlandaise des travailleurs s'engage à ne créer aucun obstacle et à apporter son concours à la continuation et au rapide achèvement de l'évacuation, déjà commencée, des forces de terre et de mer des Départements de la guerre et de la marine de la République fédérale russe des Soviets.

Art. XV. — (Pas reproduit dans le texte).

Art. XVI. — (Pas reproduit dans le texte).

Art. XVII. — La Commission de conciliation nommée par les gouvernements des deux parties contractantes fixera les détails d'exécution en ce qui concerne les règlements édictés par ce traité fondamental, de même que les projets d'accord spéciaux qui sont sujets à ratification par les gouvernements de la République socialiste fédérale russe et par le gouvernement socialiste finlandais des travailleurs.

Art. XVIII. — Tous les différends pouvant s'élever au sujet de la rédaction des accords spéciaux ci-dessus mentionnés, ou de l'interprétation du présent traité et des accords spéciaux qui en font partie, de même que tous les cas de violation de présent traité et desdits accords, seront réglés par une Cour d'arbitrage, dont le Président sera nommé par l'Administration du parti socialiste démocrate de gauche suédois, sauf convention contraire ultérieure.

Art. XIX. — Les plénipotentiaires des représentants de la République fédérale russe des Soviets et de la République socialiste finlandaise des travailleurs ont signé et ont apposé leurs sceaux sur les deux originaux de ce traité, en langues russe et finlandaise.

Au nom du Soviet des Commissaires du Peuple,
Lénine,
Président du Soviet des Commissaires du Peuple.
L. Trotsky, E. Stalin, P. Prochian,
Commissaires du Peuple.
Au nom du Soviet des plénipotentaires du Peuple de Finlande,
Edouard Gulling, Oscar Tokoï.

830

Allemagne et Finlande. — Traité de commerce et de navigation signé a Berlin le 7 mars 1918 (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 29 mars 1918, édition du matin).

Article I.— Attendu qu'il n'y a pas d'état de guerre entre l'Allemagne et la Finlande, et que les parties contractantes sont décidées à vivre à l'avenir en paix et en bonne amitié, il va de soi qu'il ne saurait y avoir entre les deux pays aucun acte d'hostilité, même en matière économique et financière.

En conséquence, les parties contractantes ne participeront ni directement, ni indirectement, à aucun ensemble de mesures aboutissant à une hostilité économique ou financière ; et elles s'opposeront par tous les moyens en leur pouvoir à ce que de pareilles mesures soient prises sur l'étendue de leur territoire, même si ces mesures sont d'origine privée ou ont toute autre origine. D'autre part, elles aplaniront tout obstacle tendant à empêcher la reprise amicale de rapports de commerce ou d'affaires, et elles feront leur possible pour faciliter les échanges de marchandises.

Pendant la période de transition nécessaire pour faire disparaître les conséquences de la guerre et procéder à une organisation nouvelle des relations, elles veilleront à ce que les restrictions de transports aussi bien que les interdictions d'exportation, le règlement des importations, etc., inévitables pendant ce laps de temps, soient aussi peu gênants que possible. D'autre part, et pendant la même période, elles imposeront le moins de droits d'entrée possible aux produits insdispensables au ravitaillement et elles maintiendront provisoirement et étendront autant que possible les franchises ou les diminutions de droits de douane édictés pendant la guerre.

Art. II. — Les ressortissants de chaque partie contractante auront, sur le territoire de l'autre partie, en ce qui concerne le commerce et toute espèce d'activité insustrielle, les mêmes droits et avantages de toute sorte, que ceux dont jouissent ou jouiront les habitants du pays.

Ils auront qualité, comme les habitants du pays, pour acquérir des biens mobiliers ou immobiliers, posséder, administrer ces biens et en disposer. Ils ne devront pas supporter, en ce qui concerne leurs personnes, leur commerce ou leur industrie, leurs propriétés foncières, leurs revenus ou leur fortune, des impôts ou des charges générales ou locales, plus élevés que ceux que les habitants du pays supporteront eux-mêmes.

Les dispositions du premier paragraphe ne s'appliquent pas aux pharmaciens, droguistes et courtiers de commerce et de bourse, colporteurs et autres personnes qui exercent un métier ambulant.

Dans le rayon des forteresses et des territoires déclarés zone de protection des frontières, chaque Etat a qualité pour imposer aux ressortissants de l'autre partie contractante, des restrictions en ce qui concerne l'acquisition ou l'exploitation de la propriété foncière.

Dans aucun des cas mentionnés ci-dessus, les ressortissants d'une des parties, ne devront cependant être traités moins favorablement sur le territoire de l'autre partie, que les ressortissants d'un autre Etat quelconque.

Art. III. — Les sociétés par actions, les sociétés à responsabilité limitée et toutes autres sociétés commerciales, industrielles et financières, y compris les compagnies d'assurances, qui auront leur siège sur le territoire de l'une des parties contractantes et qui seront constituées suivant les lois de cette partie, seront reconnues également comme ayant une existence légale sur le territoire de l'autre partie, et elles auront en particulier le droit d'ester en justice comme demandeur ou défendeur. Les autorisations à donner à de pareilles sociétés de l'une des parties contractantes pour exercer une industrie ou

un commerce, ainsi que pour acquérir des propriétés foncières ou pour faire toute autre acquisition sur le territoire de l'autre partie, seront réglées par les prescriptions généralement en vigueur sur ce dernier territoire. Toutes les sociétés jouiront cependant en tous cas, sur ce territoire, des mêmes droits que ceux accordés à des sociétés de même nature d'un tiers pays quelconque.

Art. IV. — Les produits du sol ou de l'industrie de l'une des parties devront être traités sur le territoire de l'autre partie, d'après le principe de la nation la plus favorisée. Cette disposition s'applique à l'importation, à l'exportation et au transit, et généralement à tout ce qui concerne les douanes et les autres taxes, les tarifs de chemins de fer et les opérations commerciales ; elle s'applique également au régime que des monopoles d'Etat ou des monopoles institués sous le contrôle de l'Etat de l'une des parties contractantes pourraient imposer aux clients ou aux fournisseurs de l'autre partie, au point de vue tant de la fixation des prix que de toutes les autres clauses et conditions des transactions.

Art. V. — Les privilèges que l'une des parties contractantes a accordés à d'autres pays, pendant la guerre, soit sous forme de concessions, soit par toute autre mesure officielle, devront être supprimés ou étendus à l'autre partie par la concession de droits de même valeur.

Art. VI. — Les dispositions des articles II à V ne donnent pas droit au traitement de faveur :

1) Que les pays limitrophes accordent actuellement ou pourront accorder à l'avenir, dans une zône frontière d'un rayon de quinze kilomètres de largeur, dans le but de faciliter les transactions locales ;

2) Que l'une des parties contractantes accorde ou pourra accorder aux pays ou territoires faisant partie de la même union douanière ;

3) Que l'Allemagne pourra accorder à l'Autriche-Hongrie ou à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Allemagne ou indirectement par un autre pays uni à l'Allemagne ou à l'Autriche-Hongrie par une union douanière, ou qu'elle accordera à ses propres colonies, possessions, ou protectorats ou aux colonies, possessions, ou protectorats des pays avec lesquels elle a conclu une union douanière.

Art. VII. — Les parties contractantes s'engagent à n'entraver leur trafic réciproque par aucune interdiction d'importation, d'exportation ou de transit.

Des exceptions pourront être admises dans les cas suivants, sous condition qu'elles s'appliqueront à tous les pays, ou au moins à tous les pays se trouvant dans des conditions identiques :

1) pour satisfaire à des nécessités militaires, dans des circonstances extraordinaires ;

2) dans l'intérêt de la sécurité publique ;

3) dans l'intérêt de la police sanitaire, ou dans le but de protéger les animaux ou les plantes ayant une utilité économique, contre les maladies ou les dommages ;

4) à l'effet d'appliquer à des marchandises étrangères des interdictions ou des restrictions édictées ou à édicter par la législation intérieure, en vue de favoriser la production, le débit, le transport ou la consommation des marchandises indigènes de nature analogue.

Art. VIII. — Les taxes intérieures, perçues actuellement ou à établir à l'avenir sur le territoire de l'une des parties contractantes pour le compte de l'Etat, des communes ou des corporations sur la production, la confection, l'expédition, le débit ou la consommation d'un produit pourront être également perçues sur les produits de même nature de l'autre partie ; mais elles ne pourront, sous aucun prétexte, être perçues sur ces produits à un taux supérieur, ou d'une manière plus gênante que sur les produits du pays. Au cas où des taxes intérieures seraient établies sur les matières premières ou sur les produits mi-ouvrés, les marchandises fabriquées avec ces matières premières ou tirées de ces produits mi-ouvrés pourront être frappées d'une taxe d'importation appropriée, alors même que les marchandises indigènes de même catégorie ne seraient pas soumises directement à la taxe.

Chacune des parties contractantes se réserve le droit de soumettre les marchandises qui en sont susceptibles à un monopole d'Etat, ou à une réglementation analogue au monopole, destiné à procurer des revenus à l'Etat. Les principes précédents seront appliqués dans ce cas eu égard aux circonstances.

Art. IX. — Les commerçants, fabricants et autres industriels, qui justifieront, par une carte industrielle de légitimation établie par les autorités compétentes de leur pays, qu'ils paient, dans l'Etat de leur résidence, les impôts et taxes établis par la loi, seront admis, soit en personne, soit par l'intermédiaire de voyageurs à leur service, et dans les mêmes conditions que les habitants du pays, à effectuer des achats de marchandises sur le territoire de l'autre partie contractante, auprès des commerçants ou des bureaux de vente publics, ou auprès des producteurs, ainsi qu'à solliciter des commandes auprès des commerçants dans leurs bureaux, où auprès des personnes qui utilisent dans leurs exploitations des marchandises de même nature que celles qu'ils offrent. Ni l'une ni l'autre de ces opérations ne donnera lieu à la perception d'une taxe spéciale.

Les titulaires de cartes industrielles de légitimation ne pourront transporter avec eux que des échantillons, mais non des marchandises.

Les parties contractantes se communiqueront réciproquement la liste des autorités, qualifiées pour délivrer les cartes industrielles de légitimation, ainsi que les prescriptions à observer par les titulaires de ces cartes dans l'exercice de leur profession de voyageurs de commerce.

Les objets soumis aux droits de douane qui seront importés comme échantillons par les voyageurs de commerce ci-dessus désignés seront exempts de droits d'entrée et de sortie, dans chacun des deux pays, à la condition que ces objets sortent du pays dans lequel ils ont été importés dans un délai de six mois, et qu'il n'y ait aucun doute sur l'identité de ces objets, quel que soit le bureau de douane par lequel s'effectue leur sortie.

.La réexportation de ces échantillons sera garantie dans les deux pays par le dépôt, à l'entrée, des droits de douane qui leur sont afférents, ou par une caution.

Les marques distinctives (timbres, sceaux, plombs, etc.), qui seront apposées officiellement pour garantir l'identité des échantillons devront être reconnues de part et d'autre, c'est-à-dire que les marques apposées par les autorités douanières d'un pays exportant serviront également de preuves d'identité dans l'autre pays. Les bureaux de douane des deux pays auront cependant le droit d'y ajouter de nouvelles marques, si cela peut paraître nécessaire, dans des cas particuliers.

Art. X. — Pendant la durée de la présente convention, le tarif douanier finlandais en vigueur au 1er janvier 1914 sera appliqué à l'Allemagne. Ce tarif ne pourra, en ce qui concerne l'Allemagne, être élevé pendant la même durée, ni étendu par la perception de droits sur des marchandises qui en étaient affranchies le 1er janvier 1914. Le gouvernement finlandais se réserve cependant la faculté de prescrire que les droits fixés dans le tarif sus-nommé, évalués en marks finlandais, seront payés soit en or, soit en billets évalués au cours de l'or, au choix de celui qui acquittera les droits.

Art. XI. — Au point de vue de la disposition et de l'utilisation des moyens de transports et des autres services de chemins de fer, en ce qui concerne l'expédition, les prix de transport et tous autres frais, il n'y aura aucune différence entre Allemands et Finlandais, ou ressortissants d'un autre Etat jouissant de la clause de la nation la plus favorisée, soit pour leurs personnes, soit pour leurs marchandises.

Art. XII. — Chacune des parties contractantes assurera aux navires de l'autre partie et à leurs cargaisons les mêmes conditions et les mêmes tarifs qu'à ses propres navires, de telle sorte qu'aucune différence n'existe entre les navires du fait de leur nationalité, non plus qu'au point de vue du régime douanier auquel seront soumises les marchandises importées, exportées ou en transit, ni au point de vue du transport consécutif ou préalable des dites marchandises par voie de fer ou par voie d'eau.

Tous privilèges ou exonérations accordés actuellement ou dans l'avenir par l'une des parties contractantes à une tierce puissance à cet égard ou d'une manière quelconque en

matière de navigation seront accordés immédiatement et sans conditions à l'autre partie.

Il sera fait exception aux prescriptions du présent article en ce qui concerne ceux des avantages particuliers qui sont accordés ou pourront l'être à l'avenir, dans l'un ou l'autre pays, aux produits de la pêche nationale ainsi qu'en matière de navigation côtière. Chacune des deux parties pourra cependant réclamer pour ses navires tous les droits ou avantages que l'autre partie aura concédés ou concédera à une tierce puissance en matière de navigation côtière, dans la mesure où elle-même accordera sur son territoire les mêmes droits et avantages aux navires de l'autre partie.

Art. XIII. — Les deux parties contractantes décident d'établir leurs relations juridiques relatives à la protection de la propriété industrielle et des droits d'auteur conformément aux principes reconnus dans les rapports internationaux ; à cet effet, les deux gouvernements s'engagent, dans l'intérêt d'une protection réciproque, à considérer les derniers règlements internationaux intervenus, comme faisant partie intégrante de la présente convention, savoir notamment :

1) Pour la protection de la propriété industrielle les dispositions révisées de la convention de Paris du 2 juin 1911 ;

2) Pour la protection des droits d'auteur en matière littéraire et artistique, les dispositions révisées de la convention de Berne du 13 novembre 1908.

Art. XIV. — Les parties contractantes sont d'accord pour régler entre les deux pays les relations postales et télégraphiques sur la base du texte de la convention postale internationale et de ses annexes : convention télégraphique internationale et convention internationale de télégraphie sans fil. Des accords à conclure entre les deux administrations en régleront les détails. Dès maintenant il est convenu que :

1) Les télégrammes seront acheminés jusqu'à nouvel ordre, par la Suède ;

2) La taxe de 25 centimes par mot est prévue pour les télégrammes ordinaires. La fixation de la quote-part revenant aux deux pays sera établie par entente entre les deux administrations.

Art. XV. — Les parties contractantes se réservent de conclure aussi rapidement que possible des accords conformes aux conceptions et au régime de la société contemporaine en ce qui concerne le règlement des relations consulaires, des successions, de la protection de la loi et de l'assistance judiciaire en matière civile. Jusqu'à l'entrée en vigueur de ces accords, les décisions contenues dans les accords suivants seront valables entre les deux pays :

1) Accord consulaire germano-russe du 8 décembre/26 novembre 1874 ;

2) Convention germano-russe sur le règlement des successions du 12 novembre/31 octobre 1874 ;

3) Convention de la Haye sur la procédure civile du 17 juillet 1905, et échange de Notes entre l'Allemangne et la Russie du 8 septembre/27 août 1897, concernant la dispense réciproque pour les étrangers des deux pays dans les instances judiciaires de déposer des cautions, de verser des avances ou d'acquitter des taxes.

De plus, les deux parties contractantes s'engagent à négocier aussitôt que possible la conclusion d'une entente sur l'extradition réciproque de tous délinquants et à se prêter une aide légale réciproque en matière de droit pénal, conformément aux principes les plus récemment admis. Jusqu'à l'entrée en vigueur de cette entente, elles s'accorderont réciproquement les droits et avantages que chaque partie a accordés, ou accordera, à la nation la plus favorisée, en ce qui concerne l'extradition des délinquants et l'assistance judiciaire en matière pénale, en tant que la partie demanderesse assurera à l'autre partie, lors d'une demande de cette nature, la réciprocité pour des faits analogues.

Art. XVI. — Chaque partie contractante autorisera l'émigration temporaire de ses ressortissants sur le territoire de l'autre partie, pour des travaux agricoles et industriels ; elle n'entravera cette émigration par aucune mesure, notamment par des aggravations apportées au régime des passeports. Les représentants des organisations, qualifiés pour recruter des travailleurs à destination du territoire de l'un des deux pays, désignés par le gouvernement de ce pays au gouvernement de l'autre, seront admis sans autre forma

lité sur le territoire de ce dernier pays, et ils pourront accomplir leur mission sans obstacles.

Art. XVII. — La présente convention entrera en vigueur deux semaines après l'échange des ratifications et demeurera valable jusqu'à la conclusion d'un traité de commerce et de navigation, au sujet duquel les parties contractantes entreront en négociations aussitôt que possible.

Si ce traité de commerce et de navigation ne devait pas être conclu et mis en application avant le 31 décembre 1920, chacune des parties contractantes serait en droit de dénoncer la présente convention, sous condition de préavis d'une année.

Art. XVIII. — La présente convention sera ratifiée. Les ratifications seront échangées à Berlin aussi rapidement que possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux parties ont signé la présente convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double exemplaire à Berlin, le 7 mars 1918.

(Suivent les signatures)

831

Puissances alliées et Turquie. — Conditions de l'armistice conclu le 30 octobre 1918 entre le vice-amiral honorable sir Somerset Arthur Gough Calthorpe, commandant en chef britannique, dument autorisé par le gouvernement britannique en accord avec ses alliés, et Son Excellence Raouf Bey, ministre de la marine de Turquie, Son Excellence Rechad Hikmet Bey, sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères de Turquie, le lieutenant-colonel Saadullah Bey, de l'Etat-major général turc, dument autorisés par le gouvernement ottoman.

1. Ouverture des Dardanelles et du Bosphore et libre accès à la mer Noire. Occupation par les Alliés des forts des Dardanelles et du Bosphore.

2. L'emplacement de tous les champs de mines, tubes lance-torpilles et autres obstacles dans les eaux turques devra être indiqué et toute l'aide, qui pourra être exigée, sera prêtée pour le dragage ou l'enlèvement desdits obstacles.

3. Communication de tous les renseignements disponibles au sujet des mines dans la mer Noire.

4. Tous les prisonniers de guerre alliés et tous les internés et prisonniers arméniens seront rassemblés à Constantinople et remis aux Alliés sans condition.

5. Démobilisation immédiate de l'armée turque, excepté les troupes nécessaires pour la surveillance des frontières et le maintien de l'ordre à l'intérieur. (Les effectifs de ces troupes et leur utilisation seront déterminés ultérieurement par les Alliés après que le gouvernement turc aura été consulté.)

6. Reddition de tous les bâtiments de guerre actuellement dans les eaux turques ou dans les eaux occupées par les Turcs. Ces navires seront internés dans le port ou les ports turcs qui seront déterminés, exception faite pour les petits bâtiments qui sont nécessaires pour la police ou pour tout autre but semblable dans les eaux territoriales ottomanes.

7. Les Alliés auront le droit d'occuper tous points stratégiques dans le cas où un état de choses menaçant pour la sécurité des Alliés viendrait à se produire.

8. Libre usage pour les navires alliés de tous les ports et mouillages actuellement occupés par les Turcs et interdiction pour l'ennemi de se servir de ces ports et mouillages. Les mêmes conditions seront appliquées aux navires marchands ottomans dans les eaux turques en vue du commerce et de la démobilisation.

9. Utilisation de tous les moyens de réparation pour les navires dans tous les ports et arsenaux turcs.

10. Occupation par les Alliés du système des tunnels du Taurus.

11. Le retrait immédiat des troupes turques du Nord-Ouest de la Perse sur une ligne en arrière des frontières d'avant-guerre a déjà été ordonné et devra s'opérer.

Les troupes turques ont déjà reçu l'ordre d'évacuer une partie de la Transcaucasie ; le reste de ce pays sera évacué si les Alliés l'exigent, après qu'ils auront étudié la situation dans ce pays.

12. Les postes de télégraphie sans fil et les stations de câbles seront placés sous le contrôle des Alliés, sauf en ce qui concerne les messages du gouvernement ottoman.

13. Toute destruction de matériel naval, militaire ou commercial est interdite.

14. Des facilités devront être données en vue de l'achat de charbon, d'huile combustible et de matériel naval provenant de sources turques, après qu'il aura été pourvu au besoin de la consommation du pays.

Aucune des matières ci-dessus énumérées ne pourra être exportée.

15. Des agents de contrôle alliés seront placés sur tous les chemins de fer, y compris les portions des chemins de fer transcaucasiens qui sont actuellement sous le contrôle des Turcs, qui doivent être mis à la libre et entière disposition des autorités alliées en tenant compte des besoins de la population.

L'article ci-dessus comporte l'occupation de Batoum par les Alliés. La Turquie ne devra élever aucune protestation contre l'occupation de Bakou par les Alliés.

16. Reddition de toutes les garnisons du Hedjaz, Assir, Yemen, de la Syrie et de la Mésopotamie au Commandement allié le plus rapproché et retrait des troupes de Cilicie, exception faite pour celles qui sont nécessaires au maintien de l'ordre, ainsi que cela sera déterminé conformément à l'article 5.

17. Reddition de tous les officiers turcs en Tripolitaine et en Cyrénaïque à la garnison italienne la plus rapprochée. La Turquie s'engage à faire cesser tout envoi d'approvisionnements à ces officiers et à arrêter toute communication avec eux, s'ils n'obéissent pas à l'ordre qui leur sera donné de se rendre.

18. Reddition de tous les ports occupés en Tripolitaine et en Cyrénaïque, y compris Misurata, à la garnison alliée la plus rapprochée.

19. Tous les Allemands ou Autrichiens, marins, soldats ou civils, seront, dans le délai d'un mois, évacués des possessions turques ; ceux qui résident dans des districts éloignés seront évacués, aussitôt que cela sera possible, après l'expiration du délai ci-dessus.

20. Exécution de tous les ordres qui pourront être donnés en ce qui concerne la disposition de l'équipement, des armes et des munitions, y compris le transport, de la partie de l'armée turque qui sera démobilisée conformément à l'article 5.

21. Un représentant allié sera attaché au ministère turc du ravitaillement à l'effet de sauvegarder les intérêts des Alliés. Tous les renseignements nécessaires à cet effet devront être communiqués à ce représentant.

22. Les prisonniers turcs seront gardés à la disposition des puissances alliées.

La question de l'élargissement des internés civils turcs ayant dépassé l'âge de porter les armes sera étudiée.

23. Obligation pour la Turquie de cesser toute relation avec les puissances centrales.

24. Dans le cas où des désordres se produiraient dans les six vilayets arméniens, les Alliés se réservent le droit d'occuper toute portion desdits vilayets.

25. Les hostilités entre les Alliés et la Turquie cesseront à compter du jeudi 31 octobre 1918, à midi, heure locale.

Signé en double exemplaire à bord du navire de Sa Majesté britannique *Agammnone* dans le port de Moudros, Lemnos, le 30 octobre 1918.

Signé : ARTHUR CALTHORPE.

Signé : HUSSEIN RAOUF.
RECHAD HIKMET.
SAADULLAH.

832

Puissances alliées et Bulgarie. — CONVENTION D'ARMISTICE ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET LA BULGARIE, EN DATE DU 29 SEPTEMBRE 1918.

Le 29 septembre 1918, à 22 h. 50.

Convention militaire réglant les conditions de la suspension des hostilités entre les Puissances alliés et la Bulgarie.

1° Évacuation immédiate, conformément à un arrangement à intervenir, des territoires encore occupés en Grèce et en Serbie. Il ne sera enlevé de ces territoires ni bétail, ni graines, ni approvisionnement quelconque. Aucun dégât ne sera fait au départ. L'administration bulgare continuera à fonctionner dans les parties de la Bulgarie actuellement occupées par les Alliés.

2° Démobilisation immédiate de toute l'armée bulgare, sauf en ce qui concerne le maintien en état de combattre d'un groupement de toutes armes comprenant :

3 divisions de 16 bataillons chacune
4 régiments de cavalerie

qui seront employés, deux divisions à la défense de la frontière Est de la Bulgarie et de la Dobroudja et une division pour la garde des voies ferrées.

3° Dépôt, en des points à désigner par le Haut Commandement des Armées d'Orient des armes, munitions, véhicules militaires appartenant aux éléments démobilisés, qui seront ensuite emmagasinés par les soins des autorités bulgares et sous le contrôle des Alliés. Les chevaux seront également remis aux Alliés.

4° Remise à la Grèce du 4e Corps d'armée grec pris à l'Armée grecque au moment de l'occupation de la Macédoine orientale, en tant qu'il n'a pas été envoyé en Allemagne.

5° Les éléments de troupes bulgares actuellement à l'Ouest du méridien d'Uskub et appartenant à la XIe Armée allemande déposeront les armes et seront considérés jusqu'à nouvel ordre comme prisonniers de guerre ; les officiers conserveront leurs armes.

6° Emploi jusqu'à la paix par les Armées alliées des prisonniers bulgares en Orient, sans réciprocité en ce qui concerne les prisonniers de guerre alliés. Ceux-ci seront remis sans délai aux autorités alliées et les déportés civils seront complètement libres de rentrer dans leurs foyers.

7° L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie auront un délai de quatre semaines pour retirer de Bulgarie leurs troupes et leurs organes militaires. Dans le même délai devront quitter le territoire du Royaume les représentants diplomatiques et consulaires des puissances centrales ainsi que leurs nationaux.

Les ordres pour la cessation des hostilités seront donnés dès la signature de la présente convention.

Signé : Général FRANCHET D'ESPEREY.

Signé : ANDRÉ LIAPTCHEW.
Général LOUKOFF.

Convention militaire réglant les conditions de la suspension des hostilités entre les Puissances alliées et la Bulgarie.

Articles secrets. — 1° Le passage éventuel des forces militaires alliées sur le territoire bulgare ainsi que l'utilisation des voies ferrées, routes, voies fluviales et ports feront l'objet d'une convention spéciale entre le gouvernement bulgare et le Haut Commandement de l'Armée d'Orient. Des négociations, à cet effet, commenceront dans un délai de 8 jours au plus. Elles concerneront aussi le contrôle du téléphone, des télégraphes et des stations de T. S. F.

2° Un certain nombre de points stratégiques seront occupés à l'intérieur du territoire bulgare par les grandes puissances alliées. Cette occupation sera provisoire et servira purement de garantie. Elle ne donnera pas lieu à coercition ni à réquisition arbitraire. Le général en chef des armées donne l'assurance qu'à moins de circonstances particulières Sofia ne sera pas occupée.

3° Le général en chef se réserve le droit d'exiger la cessation absolue de toute relation entre la Bulgarie et ses anciens alliés en cas de nécessité.

4° Ouverture des ports bulgares aux navires alliés et neutres.

Signé : Général FRANCHET D'ESPEREY.

Signé : ANDRÉ LIAPTCHEW.
Général LOUKOFF

833

Puissances alliées et associées et Autriche-Hongrie. — CONDITIONS DE L'ARMISTICE CONCLU LE 3 NOVEMBRE 1918 ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES ET L'AUTRICHE-HONGRIE.

Protocole des conditions d'armistice entre les Puissances alliées et associées et l'Autriche-Hongrie.

I. — CLAUSES MILITAIRES.

Annexes : 1 Protocole avec croquis.

1. — Cessation immédiate des hostilités sur terre, sur mer et dans l'air.

2. — Démobilisation totale de l'armée austro-hongroise et retrait immédiat de toutes les unités qui opèrent sur le front de la mer du Nord à la Suisse.

Il ne sera maintenu sur le territoire austro-hongrois, dans les limites ci-dessous indiquées au paragraphe 3, comme forces militaires austro-hongroises, qu'un maximum de 20 divisions réduites à l'effectif du pied de paix d'avant-guerre.

La moitié du matériel total d'artillerie divisionnaire, d'artillerie de corps d'armée, ainsi que l'équipement correspondant, en commençant par tout ce qui se trouve sur les territoires à évacuer par l'armée austro-hongroise, devra être réuni entre des points à fixer par les Alliés et les États-Unis d'Amérique pour leur être livré.

3. — Évacuation de tout territoire envahi par l'Autriche-Hongrie depuis le début de la guerre et retrait des forces austro-hongroises dans un délai à déterminer par les généraux commandant en chef les forces alliées sur les différents fronts, au delà d'une ligne fixée comme suit :

Du Piz Umbrail jusqu'au Nord du Stelvio, elle suivra la crête des Alpes Rhétiennes jusqu'aux sources de l'Adige et de l'Eisach, passant alors par les monts Reschen et Brenner et sur les hauteurs de l'Oetz et du Ziller.

La ligne ensuite se dirigera vers le Sud, traversera le mont Toblach et rejoindra la frontière actuelle des Alpes Carniques. Elle suivra cette frontière jusqu'au mont Tarvis, et, après le mont Tarvis, la ligne de partage des eaux des Alpes Juliennes par le col Prédil, le mont Mangart, le Tricorno (Terglou) et la ligne de partage des eaux de cols de Podberdo, de Podlaniscam et d'Idria. A partir de ce point, la ligne suivra la direction du Sud-Est vers le Schneeberg, laissant en dehors d'elle tout le bassin de la Save et de ses tributaires ; du Schneeberg, la ligne descendra vers la côte, de manière à inclure Castua, Mattuglia et Volosca dans les territoires évacués.

Elle suivra également les limites administratives actuelles de la province de Dalmatie, en y comprenant, au Nord, Lisarica et Tridania et au Sud, jusqu'à une ligne partant sur la côte du cap Planka et suivant vers l'Est les sommets des hauteurs formant la ligne de partage des eaux, de manière à comprendre dans les territoires évacués toutes les

vallées et cours d'eau descendant vers Sebenico, comme la Cicola, la Kerka, la Butisnica et leurs affluents. Elle enfermera aussi toutes les îles situées au Nord et à l'Ouest de la Dalmatie depuis Prémuda, Selve, Ulbo, Scherda, Maon, Pago et Puntadura au Nord, jusqu'à Meleda au Sud, en y comprenant Sant'Andrea, Busi, Lissa, Lesina, Tercola, Curzola, Cazza et Lagosta, ainsi que les rochers et îlots environnants, et Pelagosa, à l'exception seulement des îles Grande et Petite Zirona, Bua, Solta et Brazza.

Tous les territoires ainsi évacués seront occupés par les forces des Alliés et des États-Unis d'Amérique.

Maintien sur place de tout le matériel militaire et de chemin de fer ennemi qui se trouve sur les territoires à évacuer.

Livraison aux Alliés et aux États-Unis de tout ce matériel (approvisionnements de charbon et autres compris) suivant les instructions de détail données par les généraux commandant en chef les forces des puissances associées sur les différents fronts.

Aucune destruction nouvelle, ni pillage, ni réquisition nouvelle par les troupes ennemies dans les territoires à évacuer par l'ennemi et à occuper par les forces des puissances associées.

4. — Possibilité pour les armées des puissances associées de se mouvoir librement par l'ensemble des routes, chemins de fer et voies fluviales des territoires austro-hongrois nécessaires.

Occupation par les armées des puissances associées de tous points stratégiques en Autriche-Hongrie et à tous moments jugés nécessaires par ces puissances, pour rendre possibles toutes opérations militaires et pour maintenir l'ordre.

Droit de réquisition contre payement pour les armées des puissances associées dans tous les territoires où elles se trouveront.

5. — Complète évacuation, dans un délai de 15 jours, de toutes troupes allemandes non seulement des fronts d'Italie et des Balkans, mais de tous territoires austro-hongrois.

Internement de toutes troupes allemandes qui n'auraient pas quitté avant ce délai le territoire austro-hongrois.

6. — Les territoires austro-hongrois évacués seront provisoirement administrés par les autorités locales sous le contrôle des troupes alliés ou associées d'occupation.

7. — Rapatriement immédiat, sans réciprocité, de tous les prisonniers de guerre, sujets alliés internés et populations civiles évacuées, dans les conditions à fixer par les généraux commandant en chef les armées des puissances alliées sur les fronts.

8. — Les malades et blessés inévacuables seront soignés par du personnel austro-hongrois qui sera laissé sur place avec le matériel nécessaire.

II. — Clauses navales.

I. — Cessation immédiate de toutes hostilités sur mer et indications précises de l'emplacement et des mouvements de tous les bâtiments austro-hongrois.

Avis sera donné aux neutres de la liberté concédée à la navigation des marines de guerre et de commerce des puissances alliées et associées dans toutes les eaux territoriales, sans soulever des questions de neutralité.

II. — Livraison aux Alliés et aux États-Unis d'Amérique de 15 sous-marins austro-hongrois achevés de 1910 à 1918 et de tous les sous-marins allemands se trouvant ou pouvant pénétrer dans les eaux territoriales austro-hongroises. Désarmement complet et démobilisation de tous les autres sous-marins austro-hongrois, qui devront rester sous la surveillance des Alliés et des États-Unis d'Amérique.

III. — Livraison aux Alliés et aux États-Unis d'Amérique, avec leur armement et équipement complets, de 3 cuirassés, 3 croiseurs légers, 9 destroyers, 12 torpilleurs, 1 mouilleur de mines, 6 monitors du Danube à désigner par les Alliés et les États-Unis d'Amérique.

Tous les autres bâtiments de guerre de surface (y compris ceux de rivière) devront être concentrés dans les bases navales austro-hongroises qui seront désignées par les Alliés et les États-Unis d'Amérique et devront être démobilisés et complètement désarmés et placés sous la surveillance des Alliés et des États-Unis d'Amérique.

IV. — Liberté de navigation de tous les bâtiments des marines de guerre et de commerce des puissances alliées et associées dans l'Adriatique, y compris les eaux territoriales, sur le Danube et ses affluents en territoire austro-hongrois.

Les Alliés et les Puissances associées auront le droit de draguer tous les champs de mines et détruire les obstructions dont l'emplacement devra leur être indiqué.

Pour assurer la liberté de navigation sur le Danube, les Alliés et les États-Unis d'Amérique pourront occuper ou démanteler tous les ouvrages fortifiés et de défense.

V. — Maintien du blocus des puissances alliées dans les conditions actuelles ; les navires austro-hongrois trouvés en mer restent sujets à capture, sauf les exceptions qui seront admises par une Commission qui sera désignée par les Alliés et les États-Unis d'Amérique.

VI. — Groupement et immobilisation dans les bases austro-hongroises désignées par les Alliés et les États-Unis d'Amérique de toutes les forces aériennes navales,

VII. — Évacuation de toute la côte italienne et de tous les ports occupés par l'Autriche-Hongrie en dehors de son territoire national et abandon de tout le matériel flottant, matériel naval, équipement et matériel pour voie navigable de tout ordre.

VIII. — Occupation par les Alliés et les États-Unis d'Amérique des fortifications de terre et de mer et des îles constituant la défense de Pola, ainsi que des chantiers et de l'Arsenal.

IX. — Restitution de tous les navires de commerce des puissances alliées et associées détenus par l'Autriche-Hongrie.

X. — Interdiction de toute destruction des navires ou de matériel avant évacuation, livraison ou restitution.

XI. — Restitution, sans réciprocité, de tous les prisonniers de guerre des marines de guerre et de commerce des puissances alliées et associées au pouvoir des Austro-Hongrois.

Les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, déclarent approuver les conditions sus-indiquées.

3 novembre 1918.

Les représentants du Commandement suprême de l'armée austro-hongroise.

f. to VICTOR WEBER EBLER VON WEBENAU,
KARL SCHNELLER,
Y. VON LIECHTENSTEIN,
J. V. NYEKHEGYI,
ZWIERKOWSKI,
VICTOR FREIHERR VON SEILLER.
KAMILLO RUGGERA.

Les représentants du Commandement suprême de l'armée italienne.

f. to Ten. GEN PIETRO BADOGLIO,
Magg. Gen. SCIPIONE SCIPIONI,
Colonn. TULLIO MARCHETTI,
» PIETRO GAZZERA,
» PIETRO MARAVIGNA,
» ALAERTO PARIANI.
Cap. Vasc. FRANCESCO ACCINNI.

Nota. — Dans le texte de l'armistice, après le paragraphe XI, on a écrit par main les mots suivants : « On reconnaît l'adjonction de cinq mots écrits par main dans la première page ». Il s'agit de la phrase : « Annexes : 1 Protocole avec croquis ».

Protocole annexe contenant les détails et les clauses d'exécution de certains points de l'armistice entre les Puissances alliées et associées et l'Autriche-Hongrie.

I. — CLAUSES MILITAIRES.

1. — Les hostilités par terre, par mer et dans l'air cesseront sur tous les fronts de l'Autriche-Hongrie 24 heures après la signature de l'armistice, c'est-à-dire à 15 heures du 4 novembre (heure de l'Europe centrale).

A partir de ce moment, les troupes italiennes et associées s'abstiendront d'avancer au delà de la ligne jusqu'à ce moment rejointe.

Les troupes austro-hongroises et les troupes des pays alliés à l'Autriche-Hongrie

devront se retirer à une distance d'au moins 3 kilomètres en ligne d'air de la ligne rejointe par les troupes italiennes ou par les troupes des pays alliés et associés. Les habitants de la zone de 3 kilomètres comprise entre les deux lignes sus-indiquées pourront s'adresser, pour obtenir les ravitaillements nécessaires, à leur propre armée nationale ou aux armées des puissances associées.

Toutes les troupes austro-hongroises qui à l'heure de la cessation des hostilités se trouveront à l'arrière de la ligne de combat rejointe par les troupes italiennes doivent être considérées comme étant prisonnières de guerre.

2. — Pour ce qui concerne les clauses contenues dans les articles 2 et 3 au sujet des artilleries et de leur équipement, et du matériel militaire qui doit être réuni en des lieux indiqués ou laissé sur place dans les territoires qui seront évacués, les plénipotentiaires italiens en qualité de représentants de toutes les puissances alliées et associées déclarent [de] donner auxdites clauses l'interprétation, qui aura caractère exécutif :

a. Tout objet dont on puisse se servir dans un but de guerre, ou dont les parties qui le composent puissent être employées dans un tel but, devra être cédé aux puissances alliées et associées.

L'armée austro-hongroise et les troupes allemandes sont autorisées à emporter uniquement ce qui fait partie de l'équipement et de l'armement personnel des militaires qui doivent évacuer les territoires indiqués à l'article 3, ainsi que les chevaux des officiers, le train et les chevaux organiquement destinés à chaque unité pour le transport des vivres, des cuisines, du bagage des officiers et du matériel sanitaire. Cette clause s'applique à toutes les différentes armes et à tous les services des armées.

b. En ce qui concerne particulièrement l'artillerie, il est établi que l'armée austro-hongroise et les troupes allemandes laisseront dans le territoire qui doit être évacué tout le matériel d'artillerie et tout son équipement.

Le calcul nécessaire pour établir d'une façon exacte et complète le nombre total des artilleries divisionnaires et de corps d'armée dont dispose l'Autriche-Hongrie au moment de la cessation des hostilités, dont la moitié doit être cédée aux puissances associées, sera exécuté plus tard, de façon à fixer s'il y en aura lieu la remise d'autre matériel d'artillerie de l'armée austro-hongroise et éventuellement le retour de matériel à l'armée austro-hongroise à effectuer par les armées alliées et associées.

Toutes les artilleries qui ne font pas organiquement partie des artilleries divisionnaires et de corps d'armée devront être cédées, sans exception aucune ; pourtant il ne sera pas nécessaire d'en calculer le nombre.

c. La remise de toutes les artilleries divisionnaires et de corps d'armée devra s'effectuer, pour le front italien, dans les localités suivantes : Trento, Bolzano, Pieve di Cadore, Stazione per la Carnia, Tolmino, Gorizia, Trieste.

3. — Les commandants en chef des armées alliées et associées sur les différents fronts d'Autriche-Hongrie nommeront des Commissions spéciales qui devront immédiatement se rendre, accompagnées des escortes nécessaires, dans les lieux qu'elles jugeront les plus indiqués pour contrôler l'exécution de ce qui est ci-dessus établi.

4. — Il est établi que les dénominations M. Toblach et M. Tarvis veulent indiquer les groupes de montagnes qui dominent la selle de Toblach et la conque de Tarvis, ainsi qu'il ressort du croquis 1/500.000e ci-joint à titre d'éclaircissement.

5. — L'évacuation des troupes austro-hongroises et des troupes alliées à l'Autriche-Hongrie au delà de la ligne indiquée à l'article 3 du protocole des conditions d'armistice devra s'effectuer pour le front italien dans un délai de quinze jours à partir du jour où les hostilités prendront fin.

Au 5e jour les troupes austro-hongroises ou alliées de l'Autriche-Hongrie devront, pour ce qui concerne le front italien, se trouver au delà de la ligne : Tonale-Noce-Lavis-Avisio-Pordoi-Livinallongo-Falzarego-Pieve di Cadore-Colle Mauria-Alto Tagliamento-Fella-Raccolana-Sella Nevea-Isonzo : elles devront en plus avoir effectué leur retraite hors du territoire de la Dalmatie fixé dans l'article plus haut indiqué.

Les troupes austro-hongroises de terre et de mer ou les troupes alliées de l'Autriche-

Hongrie qui n'auront pas effectué leur retraite hors du territoire établi dans le délai de quinze jours doivent être considérées comme étant prisionnières de guerre.

6. — Le payement des réquisitions que les armées des puissances alliées et associées pourront exécuter dans le territoire austro-hongrois devra s'accomplir selon les règles fixées contenues dans le premier paragraphe de la page 227 du « Servizio in Guerra-Parte II-Edizione 1915 » actuellement en vigueur près de l'armée italienne.

7. — Pour ce qui concerne les chemins de fer et l'exercice du droit reconnu aux puissances associées par l'article 4 du protocole d'armistice entre les puissances alliées et associées et l'Autriche-Hongrie, il est établi que le transport des troupes, du matériel de guerre et des ravitaillements des puissances alliées et associées sur le réseau des chemins de fer austro-hongrois en dehors du territoire évacué selon les clauses de l'armistice, ainsi que la direction et le fonctionnement du réseau, sera confié aux employés des administrations des chemins de fer austro-hongrois sous le contrôle cependant des Commissions spéciales nommées par les puissances alliées et associées et des commandements militaires des gares de chemin de fer qu'il sera jugé nécessaire d'établir.

Les autorités austro-hongroises devront donner passage auxdits transports avant tout autre et en garantir la sûreté.

8. — Dans le territoire qui doit être évacué au moment de la fin des hostilités il devra être procédé au déchargement et à rendre complètement inoffensives toutes les mines des routes et des chemins de fer, les champs de mines et toute autre œuvre prédisposée pour l'interruption des routes et des voies de chemin de fer.

9. — Dans un délai de 8 jours à partir de la fin des hostilités, les prisonniers et les citoyens italiens internés en Autriche-Hongrie devront cesser tout travail, exception faite pour les travaux agricoles, en ce qui concerne les prisonniers et internés déjà employés aux travaux agricoles avant le jour de la signature de l'armistice. Ils devront en tout cas être prêts à partir immédiatement dès que requête en sera faite par le commandant en chef de l'armée italienne.

10. — L'Autriche-Hongrie devra pourvoir à la protection, à la sûreté et au ravitaillement (dont les frais seront remboursés) des différentes Commissions des gouvernements alliés chargées de recevoir le matériel de guerre et des contrôles de tous genres, soit dans le cas que lesdites Commissions se trouvent dans le territoire à évacuer, soit dans le cas qu'elles se trouvent dans toute autre partie du territoire austro-hongrois.

II. — Clauses navales.

I. — L'heure de la cessation des hostilités sur mer est la même que pour la cessation des hostilités de terre et d'air.

A la même heure, le gouvernement austro-hongrois devra avoir fourni au gouvernement italien et aux gouvernements associés, par l'entremise de la station R. T. de Pola qui les transmettra à Venise, les indications nécessaires pour faire connaître le lieu où se trouvent tous les bâtiments austro-hongrois ainsi que leurs mouvements.

II. — Toutes les unités, dont il est question au N. II et au N. III qui doivent être cédées aux puissances associées, devront rejoindre Venise entre 8 heures et 15 heures du 6 novembre : elles embarqueront un pilote à 14 milles de la côte.

Exception est faite pour les monitors du Danube, qui devront se présenter au port fixé par le commandant en chef des forces associées sur le front balkanique, selon les conditions que ledit commandant en chef croira devoir établir.

III. — Les navires qui doivent faire route sur Venise sont les suivants :

Teghethoff,	*Saida*,
Prinz Eugen,	*Novara*,
Ferdinand Max,	*Helgoland*.

Neuf contre-torpilleurs du type *Tatra* (de 800 tonnes au minimum) de construction plus récente.

Douze torpilleurs du type de 200 tonnes.

Le navire pose-mines *Camäléon*.

Quinze sous-marins construits entre [le] 1910 et [le] 1918 et tous les sous-marins allemands qui se trouvent ou qui peuvent se trouver dans les eaux territoriales austro-hongroises.

Les dégâts qui auraient été prédisposés ou qui auraient lieu à bord des navires à céder seront considérés par les gouvernements associés comme représentant une infraction des plus graves au présent armistice.

La flottille du lac de Garda sera remise aux puissances associées dans le port de Riva.

Tous les navires qui ne doivent pas être remis aux puissances associées devront être réunis, dans un terme de 48 heures à partir du moment de la cessation des hostilités, dans le port de Buccari et de Spalato.

IV. — En ce qui concerne le droit de draguer tous les champs de mines et de détruire tous les barrages, le gouvernement d'Autriche-Hongrie s'engage sur son honneur à remettre, dans un délai de 48 heures à partir du moment où les hostilités doivent cesser, au commandant de la place de Venise et au commandant de l'Armée navale à Brindisi, les plans des champs de mines et des barrages des ports de Pola, Cattaro et Fiume, et, dans un délai de 96 heures à partir du même instant, les plans des champs de mines et des barrages de la Méditerranée, des fleuves et des lacs italiens, en notifiant en plus le plan des champs de mines et des barrages posés par ordre du gouvernement allemand et qui seraient à sa connaissance.

Dans ce même délai de 96 heures une communication semblable, concernant tout ce qui regarde le Danube et la mer Noire, devra être adressée au commandant des forces associées du front balkanique.

V. — La restitution des navires de commerce appartenant aux puissances associées devra s'effectuer dans l'espace de 96 heures à partir du moment de la cessation des hostilités, selon les modalités qui seront établies par chaque puissance associée et qui viendront [à être] portées à [la] connaissance du gouvernement austro-hongrois.

Les puissances associées se réservent de constituer la Commission dont il est question à l'article V et de porter à la connaissance du gouvernement austro-hongrois le détail de son fonctionnement et le lieu où elle devra se réunir.

VI. — La base navale dont il est question à l'article VI est Spalato.

VII. — L'évacuation dont il est question à l'article VII devra s'exécuter dans le délai fixé pour la retraite des troupes au delà des lignes d'armistice.

Aucun dommage ne devra être porté à tout matériel fixe, mobile ou flottant existant dans les ports.

L'évacuation pourra s'effectuer à travers les canaux de la Lagune en faisant usage des embarcations austro-hongroises qui pourront être amenées du dehors.

VIII. — L'occupation dont il est question au N. VIII aura lieu dans le délai de 48 heures à partir du moment de la cessation des hostilités.

Les autorités austro-hongroises doivent garantir la sûreté des navires transportant le personnel destiné à prendre possession de Pola, des îles et autres lieux prévus dans l'armistice pour l'armée.

Le gouvernement austro-hongrois donnera les dispositions nécessaires pour que les navires des nations associées se dirigeant sur Pola trouvent à 14 milles de la place les pilotes capables d'indiquer la route plus sûre à suivre.

IX, — Tout dommage qui viendra à être apporté aux personnes et aux biens des puissances associées sera regardé comme une très grave infraction au présent armistice.

Les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, déclarent approuver les conditions sus-indiquées.

3 novembre 1918.

Les représentants du Commandement suprême de l'armée austro-hongroise.

f. to Victor Weber Edler von Webenau,
Karl Schneller,
Y. von Liechtenstein,
J. V. Nyekhegyi,
Zwierkowski,
Victor Freiherr von Seiller,
Kamillo Ruggera.

Les représentants du Commandement suprême de l'armée italienne.

f. to. Ten Gen. Pietro Badoglio,
Magg. Gen. Scipione Scipioni,
Colonn. Tullio Marchetti,
» Pietro Gazzera,
» Pietro Maravigna,
» Alberto Pariani,
Cap. Vasc. Francesco Accinni.

Convention militaire relative à l'armistice en Hongrie, 13 *novembre* 1918.

I. — Le gouvernement hongrois retire toutes ses troupes au Nord de la ligne marquée par la haute vallée du Grand Szamos, Bistritz, Maros (village), le Maros jusqu'à son confluent avec la Tissa, Mariatheresippol, Baja, Funfkirchen, ces localités étant non occupées par les troupes hongroises, le cours de la Drave jusqu'au raccord de cette rivière avec la frontière de Slavonie-Croatie. L'évacuation sera terminée dans un délai de huit jours.

Les Alliés occuperont de plein droit la région évacuée dans les conditions que fixera le général commandant en chef les armées alliées. L'administration civile y restera entre les mains du gouvernement actuel.

Seules seront maintenues dans la zone évacuée les forces de police et la gendarmerie indispensables au maintien de l'ordre ainsi que celles qui sont chargées d'assurer la sécurité des voies ferrées.

II. — Démobilisation de l'armée hongroise, de terre et de mer, exception faite de six divisions d'infanterie et de deux divisions de cavalerie destinées à assurer l'ordre intérieur et des fractions de police mentionnées au paragraphe 1.

III. — Droit d'occupation par les Alliés de toutes localités ou tous points stratégiques qu'aura le droit de fixer en permanence le général commandant en chef les armées alliées.

Droit de passage et de séjour pour les troupes alliées sur toute l'étendue du territoire hongrois. Droit permanent d'utilisation pour les besoins militaires des Alliés de tout le matériel roulant sur routes et voies ferrées et matériel navigant appartenant à l'État et aux particuliers habitant la Hongrie. *Dito* pour les animaux de trait et de bât.

IV. — Le personnel et le matériel de chemin de fer normalement affectés au service du territoire occupé (voir paragraphe I) resteront sur place : en outre, une réserve de 2.000 wagons et de 100 locomotives (voie normale) et de 600 wagons et 50 locomotives (voie étroite) seront livrés dans un délai d'un mois au général en chef pour les besoins des troupes alliées et pour compenser les déficits de matériel serbe provenant du fait de la guerre. Une partie de ce matériel pourra être prélevé sur l'Autriche. — Ces chiffres sont approximatifs.

V. — Le personnel et le matériel navigants, affectés normalement au service du territoire occupé, resteront sur place.

En outre, six monitors seront livrés immédiatement à Belgrade aux Alliés.

Le reste de la flottille du Danube sera réuni dans un des ports du Danube qui sera désigné ultérieurement par le général commandant en chef pour y être désarmé. Sur cette flottille, un prélèvement de dix bateaux à passagers, dix remorqueurs et soixante chalands sera fait dans le plus bref délai pour les besoins des armées alliées et pour compenser les déficits de matériel navigant serbe provenant du fait de la guerre. — Ces chiffres sont approximatifs.

VI. — Mise à la disposition du général commandant en chef dans un délai de quinze jours d'un détachement de trois mille hommes de troupe de chemin de fer pourvus du

matériel nécessaire pour la réparation des voies ferrées en Serbie. — Ces chiffres sont approximatifs.

VII. — Mise à la disposition du général commandant en chef dans un délai de quinze jours de détachements de sapeurs télégraphistes pourvus du matériel nécessaire pour le rétablissement des communications téléphoniques et télégraphiqnes en Serbie.

VIII. — Mise à la disposition du général commandant en chef dans un délai d'un mois de 25.000 chevaux et du matériel de transport qu'il jugera nécessaire. — Ces chiffres sont approximatifs.

IX. — Dépôts des armes et du matériel de guerre en des points qui seront fixés par le général commandant en chef. Une partie de ce matériel sera prélevée pour la constitution d'unités placées sous les ordres du général commandant en chef.

X. — Libération immédiate des prisonniers de guerre et internés civils alliés qui seront rassemblés sur les points convenables d'embarquement en chemin de fer d'où ils seront dirigés pour être rapatriés sur les points et aux dates fixés par le général commandant en chef. Les prisonniers de guerre hongrois sont conservés provisoirement.

XI. — Un délai de quinze jours est accordé pour le passage et le stationnement de troupes allemandes à travers la Hongrie, à partir du jour de la signature de l'armistice du général Diaz (4 novembre, 15 heures).

Les communications postales et télégraphiques avec l'Allemagne n'auront lieu que sous le contrôle militaire des Alliés. Le gouvernement hongrois s'engage à ne laisser envoyer en Allemagne aucune communication télégraphique militaire avec ce pays.

XII. — La Hongrie facilitera le ravitaillement des troupes alliées d'occupation. Les réquisitions sont permises à condition qu'elles ne soient pas arbitraires ; elles seront payées au prix courant.

XIII. — Tous les emplacements de mines austro-hongroises dans le Danube et dans la mer Noire devront être communiqués immédiatement au général commandant en chef.

Le gouvernement hongrois s'engage de plus à arrêter les mines flottantes lancées dans le Danube, en amont de sa frontière avec l'Autriche et à enlever toutes celles qui se trouvent actuellement dans ses propres eaux.

XIV. — Le service des postes de T. S. F. et des communications téléphoniques et télégraphiques ainsi que le service des chemins de fer hongrois seront placés sous le contrôle des Alliés.

XV. — Un représentant des Alliés sera attaché au ministre hongrois chargé des approvisionnements afin de sauvegarder les intérêts alliés.

XVI. — Obligation pour la Hongrie de cesser toutes relations avec l'Allemagne et d'interdire tous transports de troupes et de munitions sauf autorisation spéciale du général en chef, à destination des troupes allemandes en Roumanie.

XVII. — Les Alliés n'interviendront pas dans l'administration intérieure de l'Etat hongrois.

XVIII. — Les hostilités entre les Alliés et la Hongrie ont cessé.

Fait en double le 13 novembre 1918, à 23 h. 15 à Belgrade, avec la rectification de l'en-tête et des paragraphes XI et XVIII.

Pour les Alliés :
Les délégués du général commandant en chef,

Signé : Le Voïvode MICHITCH,
Le général HENRYS,

Pour la Hongrie :
Le délégué du gouvernement hongrois,

Signé : BÉLA LINDER,

834

Puissances alliées et associées et Allemagne. — CONVENTION D'ARMISTICE EN DATE DU 11 NOVEMBRE 1918.

Entre le maréchal Foch, commandant en chef les armées alliées, stipulant au nom des puissances alliées et associées, assisté de l'amiral Weymiss, First Sea Lord, d'une part ;

Et

M. le secrétaire d'État Erzberger, Président de la Délégation allemande,
M. l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire Comte von Oberndorff,
M. le général d'État-major von Winterfeldt,
M. le capitaine de vaisseau Vanselow,
munis de pouvoirs réguliers et agissant avec l'agrément du chancelier allemand, d'autre part ;

Il a été conclu un armistice aux conditions suivantes :

CONDITIONS DE L'ARMISTICE CONCLU AVEC L'ALLEMAGNE.

A. — *Sur le front d'Occident.*

I. Cessation des hostilités, sur terre et dans les airs six heures après la signature de l'armistice.

II. Évacuation immédiate des pays envahis : Belgique, France, Luxembourg — ainsi que l'Alsace-Lorraine — réglée de manière à être réalisée dans un délai de 15 jours à dater de la signature de l'armistice.

Les troupes allemandes, qui n'auront pas évacué les territoires prévus dans les délais fixés, seront faites prisonnières de guerre.

L'occupation par l'ensemble des troupes alliées et des États-Unis suivra, dans ces pays, la marche de l'évacuation.

Tous les mouvements d'évacuation ou d'occupation sont réglés par la note annexe n° 1, arrêtée au moment de la signature de l'armistice.

III. Rapatriement, commençant immédiatement et devant être terminé dans un délai de 15 jours, de tous les habitants des pays énumérés ci-dessus (y compris les otages et les prévenus ou condamnés).

IV. Abandon par les armées allemandes du matériel de guerre suivant, en bon état :

5.000 canons (dont 2.500 lourds et 2.500 de campagne),
25.000 mitrailleuses,
3.000 minenwerfers,
1.700 avions de chasse et de bombardement, en premier lieu tous les D 7 et tous les avions de bombardement de nuit, à livrer sur place aux troupes des Alliés et des États-Unis, — dans les conditions de détail fixées par la note annexe n° 1, arrêtée au moment de la signature de l'armistice.

V. Évacuation des pays de la rive gauche du Rhin par les armées allemandes.

Les pays de la rive gauche du Rhin seront administrés par les autorités locales, sous le contrôle des troupes d'occupation des Alliés et des États-Unis.

Les troupes des Alliés et des États-Unis assureront l'occupation de ces pays par des garnisons tenant les principaux points de passage du Rhin (Mayence, Coblentz, Cologne) avec, en ces points, des têtes de pont de 30 kilomètres de rayon sur la rive droite — et des garnisons tenant également des points stratégiques dela région.

Une zone neutre sera réservée sur la rive droite du Rhin, entre le fleuve et une ligne

tracée parallèlement aux têtes de pont, et au fleuve, et à 10 kilomètres de distance depuis la frontière de Hollande jusqu'à la frontière de la Suisse.

L'évacuation par l'ennemi des pays du Rhin, rive gauche et rive droite, sera réglée de façon à être réalisée dans un délai de 16 nouveaux jours, soit 31 jours après la signature de l'armistice.

Tous les mouvements d'évacuation ou d'occupation ssront réglés par la note annexe n° 1, arrêtée au moment de la signature de l'armistice.

VI. Dans tous les territoires évacués par l'ennemi, toute évacuation des habitants sera interdite ; il ne sera apporté aucun dommage ou préjudice à la personne ou à la propriété des habitants. Personne ne sera poursuivi pour délits de participation à des mesures de guerre antérieures à la signature de l'armistice.

Il ne sera fait aucune destruction d'aucune sorte.

Les installations militaires de toute nature seront livrées intactes, de même les approvisionnements militaires : vivres, munitions, équipements, qui n'auront pas été emportés dans les délais d'évacuation fixés.

Les dépôts de vivres, de toute nature, pour la population civile, bétail, etc., devront être laissés sur place.

Il ne sera pris aucune mesure générale ou d'ordre officiel ayant pour conséquence une dépréciation des établissements industriels ou une réduction dans leur personnel.

VII. Les voies et moyens de communication de toute nature : voies ferrées, voies navigables, routes, ponts, télégraphe, téléphone.. , ne devront être l'objet d'aucune détérioration.

Tout le personnel civil et militaire actuellement utilisé y sera maintenu.

Il sera livré aux puissances associées :

5,000 machines montées et 150,000 wagons en bon état de roulement, et pourvus de tous rechanges et agrés nécessaires, dans des délais dont le détail est fixé à l'annexe n° 2 et dont le total ne devra pas dépasser 31 jours.

Il sera également livré 5,000 camions automobiles en bon état dans un délai de 36 jours.

Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine, dans un délai de 31 jours, seront livrés dotés de tout le personnel et matériel affectés organiquement à ce réseau.

En outre, le matériel nécessaire à l'exploitation dans les pays de la rive gauche du Rhin sera laissé sur place.

Tous les approvisionnements en charbon et matières d'entretien, en matériel de voies, de signalisation et d'atelier, seront laissés sur place. Ces approvisionnements seront entretenus par l'Allemagne en ce qui concerne l'exploitation de voies de communication des pays de la rive gauche du Rhin.

Tous les chalands enlevés aux Alliés leur seront rendus, la note annexe n° 2 règle le détail de ces mesures.

VIII. Le Commandement sera tenu de signaler, dans un délai de 48 heures après la signature de l'armistice, toutes les mines ou dispositifs à retard agencés sur les territoires évacués par les troupes allemandes et d'en faciliter la recherche et la destruction.

Il signalera également toutes les dispositions nuisibles qui auraient pu être prises (telles qu'empoisonnement ou pollution de sources et puits, etc.), le tout sous peine de représailles.

IX. Le droit de réquisition sera exercé par les armées des Alliés et des États-Unis dans tous les territoires occupés, sauf règlement de comptes avec qui de droit.

L'entretien des troupes d'occupation des pays du Rhin, non compris l'Alsace-Lorraine, sera à la charge du gouvernement allemand.

X. Rapatriement immédiat, sans réciprocité, dans des conditions de détail à régler, de tous les prisonniers de guerre, y compris les prévenus et condamnés, des Alliés et des États-Unis. Les puissances alliées et les États-Unis pourront en disposer comme bon leur semblera.

Cette condition annule les conventions antérieures au sujet de l'échange des prisonniers de guerre, y comprise celle de juillet 1918 en cours de ratification.

Toutefois, le rapatriement des prisonniers de guerre allemands internés en Hollande et en Suisse continuera comme précédemment. Le rapatriement des prisonniers allemands sera réglé à la conclusion des préliminaires de paix.

XI. Les malades et blessés inévacuables, laissés sur les territoires évacués par les armées allemandes, seront soignés par du personnel allemand, qui sera laissé sur place avec le matériel nécessaire.

B. — *Dispositions relatives aux frontières orientales de l'Allemagne.*

XII. Toutes les troupes allemandes qui se trouvent actuellement dans les territoires qui faisaient partie avant la guerre de l'Autriche-Hongrie, de la Roumanie, de la Turquie, doivent rentrer immédiatement dans les frontières de l'Allemagne telles qu'elles étaient au 1er août 1914.

Toutes les troupes allemandes, qui se trouvent actuellement dans les territoires qui faisaient partie avant la guerre de la Russie, devront également rentrer dans les frontières de l'Allemagne, définies comme ci-dessus, dès que les Alliés jugeront le moment venu, compte tenu de la situation intérieure de ces territoires.

XIII. Mise en train immédiate de l'évacuation par les troupes allemandes et du rappel de tous les instructeurs prisonniers et agents civils et militaires allemands se trouvant sur les territoires de la Russie (dans les limites du 1er août 1914).

XIV. Cessation immédiate, par les troupes allemandes, de toutes réquisitions, saisies ou mesures coercitives, en vue de se procurer des ressources à destination de l'Allemagne en Roumanie et en Russie (dans leurs limites du 1er août 1914).

XV. Renonciation aux traités de Bucarest et de Brest-Litowsk et traités complémentaires.

XVI. Les Alliés auront libre accès aux territoires évacués par les Allemands, sur les frontières orientales, soit par Dantzig, soit par la Vistule, afin de pouvoir ravitailler les populations et dans le but de maintenir l'ordre.

C. — *Dans l'Afrique orientale.*

XVII. Évacuation de toutes les forces allemandes opérant dans l'Afrique orientale dans un délai réglé par les Alliés.

D. — *Clauses générales.*

XVIII. Rapatriement, sans réciprocité, dans le délai maximum d'un mois, dans des conditions de détail à fixer, de tous les internés civils, y compris les otages, les prévenus ou condamnés appartenant à des puissances alliées ou associées autres que celles énumérées à l'article III.

Clauses financières.

XIX. Sous réserve de toute revendication et réclamation ultérieures de la part des Alliés et des États-Unis, réparation des dommages.

Pendant la durée de l'armistice, il ne sera rien distrait par l'ennemi des valeurs publiques pouvant servir aux Alliés de gage pour le recouvrement des réparations.

Restitution immédiate de l'encaisse de la Banque nationale de Belgique et, en général, remise immédiate de tous documents, espèces, valeurs (mobilières et fiduciaires, avec le matériel d'émission) touchant aux intérêts publics et privés dans les pays envahis.

Restitution de l'or russe ou roumain pris par les Allemands ou remis à eux.

Cet or sera pris en charge par les Alliés jusqu'à la signature de la paix.

E. — *Clauses navales.*

XX. Cessation immédiate de toute hostilité sur mer et indication précise de l'emplacement et des mouvements des bâtiments allemands. Avis donné aux neutres de la liberté concédée à la navigation des marines de guerre et de commerce des puissances alliées et associées dans toutes les eaux territoriales sans soulever de question de neutralité.

XXI. Restitution, sans réciprocité, de tous les prisonniers de guerre des marines de guerre et de commerce des puissances alliées et associées au pouvoir des Allemands.

XXII. Livraison aux Alliés et aux États-Unis de tous les sous-marins (y compris tous

les croiseurs sous-marins et tous les mouilleurs de mines) actuellement existants, avec leur armement et équipement complet, dans les ports désignés par les Alliés et les États-Unis. Ceux qui ne peuvent pas prendre la mer seront désarmés de personnel et de matériel et ils devront rester sous la surveillance des Alliés et des États-Unis.

Les sous-marins, qui sont prêts pour la mer, seront préparés à quitter les ports allemands aussitôt que des ordres seront reçus par T. S. F. pour leur voyage au port désigné de la livraison, et le reste le plus tôt possible.

Les conditions de cet article seront réalisées dans un délai de quatorze jours après la signature de l'armistice.

XXIII. Les navires de guerre de surface allemands, qui seront désignés par les Alliés et les États-Unis, seront immédiatement désarmés, puis internés dans des ports neutres ou, à leur défaut, dans des ports alliées désignés par les Alliés et les États-Unis. Ils y demeureront sous la surveillance des Alliés et des États-Unis, des détachements de gardes étant seuls laissés à bord.

La désignation des Alliés portera sur :

6 croiseurs de bataille,

10 cuirassés d'escadre,

8 croiseurs légers (dont 2 mouilleurs de mines),

50 destroyers des types les plus récents.

Tous les autres navires de guerre de surface (y compris ceux de rivière) devront être réunis et complètement désarmés dans les bases navales allemandes désignées par les Alliés et les États-Unis, et y être placés sous la surveillance des Alliés et des États-Unis.

L'armement militaire de tous les navires de la flotte auxiliaire sera débarqué.

Tous les vaisseaux désignés pour être internés seront prêts à quitter les ports allemands 7 jours après la signature de l'armistice.

On donnera par T. S. F. les directions pour le voyage.

XXIV. Droit pour les Alliés et les États-Unis, en dehors des eaux territoriales allemandes, de draguer tous les champs de mines et de détruire les obstructions placées par l'Allemagne, dont l'emplacement devra leur être indiqué.

XXV. Libre entrée et sortie de la Baltique pour les marines de guerre et de commerce des puissances alliées et associées assurée par l'occupation de tous les forts, ouvrages, batteries et défenses de tout ordre allemands, dans toutes les passes allant du Cattégat à la Baltique, et par le dragage et la destruction de toutes mines ou obstructions dans et hors les eaux territoriales allemandes dont les plans et emplacements exacts seront fournis par l'Allemagne, qui ne pourra soulever aucune question de neutralité.

XXVI. Maintien du blocus des puissances alliées et asociées dans les conditions actuelles, les navires de commerce allemands trouvés en mer restant sujets à capture.

Les Alliés et les États-Unis envisagent le ravitaillement de l'Allemagne pendant l'armistice dans la mesure reconnue nécessaire.

XXVII. Groupement et immobilisation, dans les bases allemandes désignées par les Alliés et les États-Unis, de toutes les forces aériennnes.

XXVIII. Abandon par l'Allemagne, sur place et intact, de tout le matériel de port et de navigation fluviale de tous les navires de commerce, remorqueurs, chalands, de tous les appareils, matériel, et approvisionnement d'aéronautique maritime, toutes armes appareils, approvisionnements de toutes natures, en évacuant la côte et les ports belges,

XXIX. Évacuation de tous les ports de la mer Noire par l'Allemagne et remise aux Alliés et aux États-Unis de tous les bâtiments de guerre russes saisis par les Allemands dans la mer Noire. — Libération de tous les navires de commerce neutres saisis. — Remise de tout le matériel de guerre ou autre saisi dans ces ports, — et abandon du matériel allemand énuméré à la clause XXVIII.

XXX. Restitution, sans réciprocité, dans des ports désignées par les Alliés et les États-Unis de tous les navires de commerce appartenant aux puissances alliées et associées, actuellement au pouvoir de l'Allemagne.

XXXI. Interdiction de toute destruction des navires ou de matériel avant évacuation, livraison ou restitution.

XXXII. Le gouvernement allemand notifiera formellement à tous les gouvernements neutres et, en particulier, aux gouvernements de Norvège, de Suède, du Danemark et de la Hollande, que toutes les restrictions imposées au trafic de leurs bâtiments avec les puissances alliées et associées, soit par le gouvernement allemand lui-même, soit par des entreprises allemandes privées, contre l'exportation de matériaux de constructions navales ou non, sont immédiatement annulées.

XXXIII. Aucun transfert de navires marchands allemands de toute espèce, sous un pavillon neutre quelconque, ne pourra avoir lieu après la signature de l'armistice.

F. *Durée de l'armistice.*

XXXIV. La durée de l'armistice est fixée à 36 jours avec faculté de prolongation.

Au cours de cette durée, l'armistice peut, si les clauses ne sont pas exécutées, être dénoncé par une des Parties contractantes qui devra en donner le préavis 48 heures à l'avance.

Il est entendu que l'exécution des articles III et XXVIII ne donnera lieu à dénonciation de l'armistice pour insuffisance d'exécution, dans les délais voulus, que dans le cas d'une exécution mal intentionnée. Pour assurer, dans les meilleures conditions, l'exécution de la présente convention, le principe d'une Commission d'armistice internationale permanente est admis. Cette Commission fonctionnera sous la haute autorité du Commandement en chef militaire et naval des armées alliées.

Le présent armistice a été signé le 11 novembre 1918, à 5 heures (cinq heures), heure française.

Signé : FOCH,
WEYMISS, amiral.

Signé : ERZBERGER,
OBERNDORFF,
WINTERFELDT,
VANSELOW

NOTE ANNEXE N° 1.

I. *Évacuation des pays envahis : Belgique, France, Luxembourg, ainsi que de l'Alsace-Lorraine.*

Se fera en trois phases successives dans les conditions suivantes :

1re Phase. — Évacuation des territoires situés entre le front actuel et la ligne n° 1 de la carte jointe : — terminée dans un délai de 5 jours après la signature de l'armistice.

2e Phase. — Évacuation des territoires situés entre la ligne n° 1 et la ligne n° 2 : — terminée dans un délai de 4 nouveaux jours (9 jours au total après la signature de l'armistice).

3e Phase. — Évacuation des territoires situés entre la ligne n° 2 et la ligne n° 3 : — terminée dans un délai de 6 nouveaux jours (15 jours au total après la signature de l'armistice).

Les troupes alliées et des États-Unis pénétreront dans ces différents territoires après l'expiration des délais accordés aux troupes allemandes pour l'évacuation de chacun d'eux.

En conséquence :

Le front allemand actuel sera franchi par les troupes alliées à partir du 6e jour qui suivra la signature de l'armistice ;

La ligne n° 1, à partir du 10e jour ;

La ligne n° 2, à partir du 16e jour.

II. *Évacuation des pays du Rhin.*

Cette évacuation se fera également en plusieurs phases successives :

1° Évacuation des territoires situés entre la ligne 2, 3 et la ligne 4 : — terminée dans un délai de 4 nouveaux jours (19 jours au total après la signature de l'armistice) ;

2° Évacuation des territoires situés entre la ligne 4 et la ligne 5 : — terminée dans un délai de 4 nouveaux jours (23 jours au total après la signature de l'armistice) ;

3° Évacuation des territoires situés entre la ligne 5 et la ligne 6 (ligne du Rhin) : — terminée dans un délai de 4 nouveaux jours (27 jours au total après la signature de l'armistice) ;

4° Évacuation des têtes de pont et de la zone neutre sur la rive droite du Rhin : — terminée dans un délai de 4 nouveaux jours (31 jours au total après la signature de l'armistice).

Les troupes d'occupation alliées et des États-Unis pénétreront dans ces différents territoires après l'expiration des délais accordés aux troupes allemandes pour l'évacuation de chacun d'eux.

En conséquence :

La ligne n° 3 sera franchie par elles à partir du 20e jour qui suivra la signature de l'armistice ;

La ligne n° 4 sera franchie par elles à partir du 24e jour qui suivra la signature de l'armistice ;

La ligne n° 5, à partir du 28e jour ;

La ligne n° 6 (Rhin), à partir du 32e jour, pour l'occupation des têtes de pont.

III. *Livraison par les armées allemandes du matériel de guerre fixé par l'armistice.*

Ce matériel de guerre devra être livré dans les conditions suivantes :

La première moitié avant le 10e jour ;

La deuxième moitié avant le 20e jour ;

Ce matériel sera remis à chacune des armées alliées et des États-Unis, par chacun des grands groupements tactiques de l'armée allemande, dans les proportions qui seront fixées par la Commission internationale permanente d'armistice.

NOTE ANNEXE N° 2.

Conditions intéressant les voies de communication (voies ferrées, voies navigables, routes, ports fluviaux et maritimes, télégraphes et téléphones).

I

Toutes les voies de communication situées jusqu'au Rhin inclus ou comprises, sur la rive droite de ce fleuve, à l'intérieur des têtes de pont occupées par les armées alliées, seront placées sous l'autorité pleine et entière du Commandement en chef des armées alliées, qui aura le droit de prendre toutes les mesures qu'il jugera nécessaires pour en assurer l'occupation et l'exploitation. Tous les documents relatifs aux voies de communication seront tenus prêts à lui être remis.

II

Tout le matériel et tout le personnel civil et militaire utilisés actuellement pour l'entretien et l'exploitation des voies de communication seront maintenus intégralement sur ces voies, dans tous les territoires évacués par les troupes allemandes.

Tout le matériel supplémentaire nécessaire pour l'entretien de ces voies de communication dans les pays de la rive gauche du Rhin sera fourni par le gouvernement allemand pendant toute la durée de l'armistice.

III. *Personnel.*

Le personnel français et belge appartenant au service des voies de communication, qu'il soit interné ou non, sera remis aux armées française ou belge dans les 15 jours suivant la signature de l'armistice.

Le personnel affecté organiquement au réseau exploité par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine sera maintenu ou remis en place de façon à assurer l'exploitation du réseau.

Le commandant en chef des armées alliées aura le droit de faire dans le personnel des voies de communication toutes les mutations et tous les remplacements qui lui conviendront.

IV. *Matériel.*

a) *Matériel roulant.* — Le matériel roulant remis aux armées alliées dans la zone comprise entre le front actuel et la ligne n° 3, non compris l'Alsace-Lorraine, sera d'une importance au moins égale à :

5,000 locomotives,
150,000 wagons.

Cette livraison sera effectuée, dans les délais fixés par la clause 7 de l'armistice, et dans des conditions de détail à arrêter par la Commission d'armistice internationale permanente.

Tout ce matériel sera en bon état d'entretien et de roulement et pourvu de toutes les pièces de rechange ou agrès usuels. Il pourra être utilisé avec son personnel propre ou tout autre sur un point quelconque du réseau ferré des armées alliées.

Le matériel affecté organiquement au réseau exploité par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine sera maintenu ou remis en place à la disposition de l'armée française.

Le matériel à laisser sur place dans les pays de la rive gauche du Rhin, ainsi qu'à l'intérieur des têtes de pont, d'autre part, devra permettre l'exploitation normale des voies ferrées de ces territoires.

b) *Matériel de voie, de signalisation et d'atelier.* — Le matériel de signalisation, les machines-outils et l'outillage prélevés sur les ateliers, les dépôts des réseaux français et belge, seront remis dans des conditions de détail à arrêter par la Commission d'armistice internationale permanente. Il sera fourni aux armées alliées le matériel de voie : rails, petit matériel, appareils, matériel de pont et les bois nécessaires à la remise en état des lignes détruites au delà du front actuel.

c) *Combustible et matières d'entretien.* — Pendant la durée de l'armistice, les combustibles et matières d'entretien seront livrés par les soins du gouvernement allemand aux dépôts normalement affectés à l'exploitation dans les pays de la rive gauche du Rhin.

V. *Communications télégraphiques et téléphoniques.*

Toutes les lignes télégraphiques et téléphoniques, tous les postes de T. S. F. fixes seront passés aux armées alliées, avec tout le personnel civil et militaire et tout leur matériel, y compris tous les approvisionnements constitués sur la rive gauche du Rhin.

Les approvisionnements supplémentaires nécessaires pour l'entretein du réseau devront être fournis, pendant la durée de l'armistice, par le gouvernement allemand au fur et à mesure des besoins.

Le commandant en chef des armées alliées occupera ce réseau militairement, en assurera la direction et fera, dans le personnel, tous les remplacements et mutations qu'il jugera utiles.

Il renverra à l'armée allemande tout le personnel militaire qu'il n'estimera pas nécessaire pour l'exploitation et l'entretien du réseau.

Tous les plans du réseau téléphonique et télégraphique allemand seront remis au commandant en chef des armées alliées.

835

Puissances alliées et associées et Allemagne. — CONVENTION ADDITIONNELLE PORTANT PROLONGATION DE L'ARMISTICE, EN DATE DU 13 DÉCEMBRE 1918.

Les soussignés, munis des pouvoirs en vertu desquels ils ont signé la convention d'armistice du 11 novembre 1918, ont conclu la convention additionnelle suivante :

1° La durée de l'armistice conclu le 11 novembre 1918 est prolongée d'un mois, c'est-à-dire jusqu'au 17 janvier 1919, à 5 heures (cinq heures).

Cette prolongation d'un mois sera étendue jusqu'à la conclusion des prélim naires de paix, sous la réserve d'approbation des gouvernements alliés.

2° L'exécution des clauses de la convention du 11 novembre incomplètement réalisées sera poursuivie et achevée pendant la prolongation de l'armistice, dans les conditions de détail fixées par la Commission internationale permanente d'armistice, d'après les instructions du Haut Commandement allié.

3° La clause suivante est ajoutée à la convention du 11 novembre 1918 :

« Le Haut Commandement allié se réserve, dès à présent, d'occuper, quand il le jugera convenable, à titre de nouvelle garantie, la zone neutre de la rive droite du Rhin, au Nord de la tête de pont de Cologne et jusqu'à la frontière hollandaise. Cette occupation fera l'objet d'un préavis de 6 (six) jours de la part du Haut Commandement allié ».

Trèves, le 13 décembre 1918.

Signé : F. Foch,
Weymiss, amiral.

Signé : Erzberger,
A. Oberndorff,
Winterfeldt,
Vanselow.

836

Puissances alliés et associées et Allemagne. — Stipulations financières, en date du 13 décembre 1918.

Trèves, le 13 décembre 1918.

I. — Engagement pour le gouvernement allemand de ne pas disposer, sans accord préalable avec les Alliés, de l'encaisse métallique du Trésor ou de la Reischbank, des effets ou des avoirs sur ou à l'étranger ainsi que des valeurs mobilières étrangères appartenant au gouvernement et aux Caisses publiques.

Engagement pour le gouvernement allemand de ne donner, sans accord préalable avec les Alliés, aucune autorisation de sortie pour les avoirs ou les valeurs ci-dessus possédés par des particuliers ou des sociétés.

II. — Engagement pour le gouvernement allemand de prendre, d'accord avec les gouvernements alliés, toutes dispositions utiles pour décider, dans le plus bref délai possible, dans quelles conditions seront restitués à leurs propriétaires légitimes les titres perdus ou volés dans les régions envahies.

III. — Obligation pour le gouvernement allemand de payer aux Alsaciens-Lorrains à leurs échéances, et conformément aux lois en vigueur, toutes les dettes ou tous les effets échus ou à échoir pendant la durée de l'armistice et concernant des Caisses publiques allemandes, par exemple : les Bons du Trésor, les effets, chèques postaux ou autres, les virements, acceptations, etc., ladite énumération étant énonciative et non limitative.

Obligation pour le gouvernement allemand de n'apporter aucune entrave spéciale à la libre disposition par les Alsaciens-Lorrains des propriétés, valeurs, titres, dépôts leur appartenant et situés en Allemagne.

IV. — Engagement pour le gouvernement allemand d'examiner, d'accord avec les gouvernements alliés, les mesures à prendre pour la restitution, dans le plus bref délai possible, des biens séquestrés au préjudice des nationaux alliés.

Ont signé :

Pour la France :
MM. Ch. de Lasteyrie,
P. Tirard.

Pour l'Allemagne :
MM. Busing,
Ratsen.

837

Puissances alliées et associées et Allemagne. — Convention additionnelle concernant la prolongation de l'armistice, en date du 16 janvier 1919.

Les plénipotentiaires soussignés, l'amiral Weymiss étant remplacé par l'amiral Browning, munis des pouvoirs en vertu desquels a été signée la convention d'armistice du 11 novembre 1918, ont conclu la convention additionnelle suivante :

I. L'armistice du 11 novembre 1918, prolongé jusqu'au 17 janvier 1919 par la convention du 13 décembre 1918, est prolongé à nouveau de UN MOIS, c'est-à-dire jusqu'au 17 février 1919, à 5 heures (cinq heures).

Cette prolongation de un mois sera étendue jusqu'à la conclusion des Préliminaires de paix, sous la réserve d'approbation des gouvernements alliés.

II. L'exécution des clauses de la convention du 11 novembre incomplètement realisées sera poursuivie et achevée pendant la prolongation de l'armistice, dans les conditions de détail fixées par la Commission internationale permanente d'armistice, d'après les instructions du Haut Commandement allié.

III. Le gouvernement allemand fournira en remplacement du matériel de chemins de fer supplémentaire de 500 locomotives et 19.000 wagons fixés en application des tableaux annexes 1 et 2 du protocole de Spa du 17 décembre, les machines et instruments agricoles suivants :

400 groupes de labourage à vapeur complets à doubles machines avec charrues appropriées.

6.500 semoirs,
6.500 distributeurs d'engrais,
6.500 charrues,
6.500 charrues Brabant,
12.500 herses,
6.500 scarificateurs,
2.500 rouleaux acier,
2.500 rouleaux Croskill,
2.500 faucheuses,
2.500 faneuses,
3.000 moissonneuses-lieuses,

ou les appareils équivalents avec interchangeabilité admise entre les différentes catégories d'appareils après examen fait par la Commission internationale permanente d'armistice. Ce matériel, neuf on en très bon état, doit être muni des accessoires propres à chaque instrument et des lots de rechanges nécessaires à un service de dix-huit mois.

La Commission allemande d'armistice fournira d'ici au 23 janvier à la Commission alliée d'armistice la liste de ce qui peut être livré jusqu'au 1er mars et qui doit être, en principe, égal au tiers de la totalité. La Commission internationale d'armistice fixera d'ici au 23 janvier les délais de livraison ultérieurs et qui doivent, en principe, ne pas s'étendre au delà du 1er juin.

IV. Les officiers délégués en Allemagne par les puissances alliées et associées, pour régler l'évacuation des prisonniers de guerre des Armées de l'Entente, assistés de représentants des Sociétés de secours des États-Unis, de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie, constitueront une Commission chargée du contrôle des prisonniers de guerre russes en Allemagne.

Cette Commission, dont le siège sera à Berlin, aura qualité pour traiter directement

avec le gouvernement allemand, d'après les instructions des gouvernements alliés, toutes les questions relatives aux prisonniers de guerre russes.

Elle recevra du gouvernement allemand toutes les facilités de circulation nécessaires pour contrôler les conditions d'existence et d'alimentation de ces prisonniers.

Les gouvernements alliés se réservent le droit de régler le rapatriement des prisonniers de guerre russes sur telle ou telle région qui leur paraîtra le plus convenable.

V. *Clauses navales.* — L'article XXII de la convention d'armistice du 11 novembre 1918 est complété ainsi qu'il suit :

« Afin d'assurer l'exécution de cette clause, ce qui suit devra être exigé des autorités allemandes :

« Tous les sous-marins qui peuvent prendre la mer ou être remorqués doivent être livrés immédiatement et faire route pour les ports alliés. Ces navires doivent comprendre les croiseurs sous-marins, les mouilleurs de mines, les navires de relevage et les docks pour sous-marins. Les sous-marins qui ne peuvent pas être livrés devront être complètement détruits, ou démontés sous la surveillance des Commissaires des Alliés.

« La construction des sous-marins doit cesser immédiatement et les sous-marins actuellement en construction doivent être détruits ou démontés sous la surveillance des Commissaires des Alliés ».

L'article XXIII de la convention d'armistice du 11 novembre 1918 est complété ainsi qu'il suit :

« Afin d'assurer l'exécution de cette clause, la Commission allemande devra fournir à la Commission navale interalliée d'armistice une liste complète de tous les navires de surface, construits et en construction (déjà lancés ou sur cale), donnant les dates d'achèvement prévues ».

L'article XXX de la convention d'armistice du 11 novembre 1918 est complété ainsi qu'il suit :

« Afin d'assurer l'exécution de cette clause, le Haut Commandement allié prévient le Haut Commandement allemand qu'il doit prendre immédiatement toutes les dispositions possibles pour livrer dans les ports alliés les navires de commerce alliés qui sont encore dans les ports allemands ».

VI. *Restitution du materiel enlevé dans les territoires belge et français.* — 1. La restitution du matériel enlevé dans les territoires français et belge étant indispensable à la remise en marche des usines, les mesures suivantes seront exécutées :

2. Les machines, pièces de machines, objets d'outillage industriel ou agricole, accessoires divers de toute nature, et, d'une manière générale, tout objet industriel ou agricole, enlevés des territoires qu'avaient occupés les Armées allemandes sur le front occidental, sous quelque prétexte que ce soit, par autorité militaire ou civile allemande, ou par de simples particuliers allemands, seront tenus à la disposition des Alliés pour être réexpédiés à leurs lieux d'origine si les gouvernements français et belge le désirent.

Ces objets ne subiront aucune nouvelle modification, ni aucune dégradation.

3. Pour préparer cette restitution, le gouvernement allemand fera parvenir d'urgence à la Commission d'armistice toutes les comptabilités officielles ou particulières relatives à ces objets, tous contrats de vente, location ou autres, toutes correspondances s'y rapportant, toutes déclarations et toutes indications utiles sur leur existence, l'origine, la transformation, l'état actuel et le lieu de dépôt de ces objets.

4. Les délégués des gouvernements français ou belge feront procéder en Allemagne aux reconnaissances et examens sur place des objets signalés, si cela leur paraît utile.

5. La réexpédition s'effectuera suivant les instructions particulières qui seront données par les autorités françaises ou belges, suivant ce qu'elles décideront.

6. En particulier, seront déclarés, en vue d'une restitution immédiate, les dépôts de toute nature sur parcs, sur fer, sur bateaux ou dans les usines, de courroies de transmission, moteurs électriques ou pièces de moteurs et objets d'appareillage, etc., enlevés de France et de Belgique.

7. Les renseignements donnés aux paragraphes 3 et 6 devront commencer à parvenir dans un délai de huit jours francs à dater du 20 janvier 1919, et devront être entièrement fournis, en principe, avant le 1er avril 1919.

VII. Le Haut Commandement allié se réserve dès à présent d'occuper, quand il le jugera convenable, à titre de nouvelle garantie, le secteur de la place de Strasbourg, constitué par les forts de la rive droite du Rhin avec une bande de terrain de 5 à 10 kilomètres en avant de ces forts, la limite d'occupation étant indiquée sur la carte ci-jointe.

Cette occupation fera l'objet d'un préavis de SIX JOURS de la part du Haut-Commandement allié. Elle ne devra être précédée d'aucune destruction de matériel ou locaux.

Le tracé de la zone neutre de 10 kilomètres sera, en conséquence, reporté en avant.

VIII. Pour assurer le ravitaillement en vivres de l'Allemagne et du reste de l'Europe, le gouvernement allemand prendra toutes les mesures nécessaires pour mettre pendant la durée de l'armistice toute la flotte de commerce allemande sous le contrôle et sous pavillon des puissances alliées et des Etats-Unis assistées d'un délégué allemand.

Cet accord ne préjuge en rien de la disposition finale de ces navires. Les Alliés et les Etats-Unis pourront effectuer, s'ils le jugent nécessaire, le remplacement partiel ou total des équipages. Les officiers et équipages qui seront ainsi renvoyés seront rapatriés en Allemagne.

Pour l'utilisation de ces navires, il sera attribué une rémunération appropriée qui sera fixée par les gouvernements alliés.

Tous les détails, ainsi que les exceptions à déterminer pour les diverses catégories de navires, seront réglés par une convention spéciale qui devra être conclue immédiatement.

Trèves, le 16 janvier 1919.

Signé : FOCH,
BROWNING.

Signé : ERZBERGER,
OBERNDORFF,
VON WINTERFELDT,
VANSELOW.

838

Puissances alliées et associées et Allemagne. — CONVENTION ADDITIONNELLE CONCERNANT LA PROLONGATION DE L'ARMISTICE, EN DATE DU 16 FÉVRIER 1919.

Les plénipotentiaires soussignés — l'amiral Weymiss étant remplacé par l'amiral Browning, le général major von Winterfeldt étant remplacé par le général major von Hammerstein, et le ministre plénipotentiaire Comte von Oberndorf par le ministre plénipotentiaire von Haniel, — munis des pouvoirs en vertu desquels a été signée la convention d'armistice du 11 novembre 1918, ont conclu la convention additionnelle suivante :

I. Les Allemands devront renoncer immédiatement à toutes opérations offensives contre les Polonais dans la région de Posen ou dans toute autre région. — Dans ce but, il leur est interdit de faire franchir par leurs troupes la ligne :

Ancienne frontière de la Prusse orientale et de la Prusse occidentale avec la Russie, jusqu'à Luisenfelde — puis, à partir de ce point, la ligne O. de Luisenfelde, O. de Gr. Neudorff, S. de Brzoze, N. de Schubin N. de Exin, S. de Samoczin, S. de Chodziensen, N. de Czarnikow, O. de Mialla, O. de Birnbaum, O. de Bentschen, O. de, Wollstein, N. de Lissa, N. de Rawicz, S. de Krotoszyn, O. de Adelnau, O. de Shildberg, N. de Vieruchov, puis la frontière de Silésie.

(Ligne verte de la carte jointe.)

II. L'armistice du 11 novembre prolongé par les conventions des 13 décembre 1918

et 16 janvier 1919, jusqu'au 17 février 1919, est prolongé à nouveau pour une période courte, sans date d'expiration, à laquelle les puissances alliées et associées se réservent le droit de mettre fin sur un préavis de trois jours.

III. L'exécution des clauses de la convention du 11 novembre 1918 et des conventions additionnelles des 13 décembre 1918 et 16 janvier 1919, incomplètement réalisées, sera poursuivie et achevée pendant la prolongation de l'armistice dans les conditions de détail fixées par la Commission permanente d'armistice, d'après les instructions du Haut Commandement allié.

Trèves, le 16 février 1919.

Signé : FOCH,
BROWNING.

Signé : ERZBERGER,
FREIHERR VON HAMMERSTEIN,
VON HANIEL,
VANSELOW.

839

Allemagne, Autriche-Hongrie, Bulgarie, Turquie et République fédérale russe des Soviets. — TRAITÉ DE PAIX SIGNÉ À BREST-LITOVSK LE 3 MARS 1918 (RATIFICATIONS ÉCHANGÉES A BERLIN LE 29 MARS 1918) (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 4 mars 1918, n° 116).

L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Russie d'autre part, ayant décidé de mettre fin à l'état de guerre et de faire aboutir les négociations de paix le plus rapidement possible, ont été nommés plénipotentiaires :

Par le gouvernement impérial allemand :

Le secrétaire d'État à l'Office des affaires étrangères, Conseiller intime actuel de l'Empereur, Richard von Kuhlmann ; le délégué impérial et ministre plénipotentiaire Dr. von Rosenberg ; le général de la brigade royale prussienne Hoffmann, chef de l'État-major général du commandant en chef des armées de l'Est ; le capitaine de vaisseau Horn ;

Par le gouvernement commun impérial et royal austro-hongrois :

Le ministre de la Maison impériale et royale et des affaires étrangères, Conseiller intime de Sa Majesté apostolique, impériale et royale, Ottokar ; Comte Czernin von und zu Chemnitz ; l'ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Conseiller intime de Sa Majesté apostolique, impériale et royale, Kajetan Merey von Kapos-more ; le général d'infanterie, Conseiller intime de Sa Majesté apostolique, impériale et royale, Maximilian Csicsorics von Bacsany ;

Par le gouvernement royal bulgare :

L'ambassadeur royal extraordinaire, ministre plénipotentiaire à Vienne, Andrea Toschoff ; le colonel d'État-major, aide de camp de Sa Majesté le Roi des Bulgares, Peter Gantschow ; le premier secrétaire de la légation royale bulgare, Dr. Theodor Anastasoff ;

Par le gouvernement impérial ottoman :

Son Altesse Ibrahim Hakki Pacha, ancien grand vizir, membre du Sénat ottoman, ambassadeur plénipotentiaire de Sa Majesté le Sultan à Berlin ; Son Excellence Zeki Pacha, général de cavalerie, aide de camp de Sa Majesté le Sultan auprès de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne ;

Par la République fédérale russe des Soviets :

Grigori Zakowlewitsch Sokolnikow, membre du Comité central exécutif des Conseils des

députés ouvriers, soldats et paysans ; Lew Michailowitsch Karachan, membre du Comité central exécutif des Conseils des députés ouvriers, soldats et paysans ; Georgi Wassiliewitsch Tchitcherin, adjoint au Commissaire du peuple aux affaires étrangères ; Grigori Iwanowitsch Petrowsky, Commissaire du peuple aux affaires intérieures.

Les plénipotentaires se sont réunis à Brest-Litovsk pour engager des négociations de paix et, après s'être présenté leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, ils se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

Article Ier. — L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Russie d'autre part, déclarent que l'état de guerre entre elles est terminé. Elles sont résolues à vivre désormais les unes avec les autres en paix et amitié.

Art. II. — Les parties contractantes cesseront toute agitation ou propagande contre le gouvernement ou les institutions gouvernementales ou militaires de l'autre partie. En tant qu'elle s'applique à la Russie, cette obligation concerne également les territoires occupés par les puissances de la Quadruplice.

Art. III. — Les territoires qui sont situés à l'Ouest de la ligne convenue entre les parties contractantes et qui ont appartenu à la Russie, ne seront plus soumis à la souveraineté russe ; la ligne convenue est indiquée par la carte adjointe comme partie essentielle du présent traité de paix.

Le tracé exact de la ligne sera effectué par une Commission germano-russe. De leur ancienne dépendance de la Russie, ne naîtra, pour les régions dont il s'agit, aucune obligation vis-à-vis de la Russie. La Russie renonce à toute immixtion dans les affaires intérieures de ces pays. L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ont l'intention de régler le sort futur de ces pays, d'accord avec la population.

Art. IV. — Dès que la paix générale sera signée et que la démobilisation russe sera complètement terminée, l'Allemagne est disposée à évacuer le territoire sis à l'Est de la ligne désignée dans le premier paragraphe de l'article III, dans la mesure où l'article VI n'en dispose pas autrement.

La Russie fera tout ce qui est en son pouvoir pour assurer l'évacuation aussi rapide que possible des provinces de l'Anatolie orientale et leur restitution méthodique à la Turquie.

Les cercles d'Erdehan, de Kars et de Batoum seront également évacués sans retard par les troupes russes. La Russie ne s'immiscera pas, quant aux questions de droit constitutionnel et de droit des gens, dans la nouvelle organisation de ces cercles, mais laissera à la population de ces cercles le soin d'établir la nouvelle organisation d'accord avec les États voisins et notamment la Turquie.

Art. V. — La Russie procédera immédiatement à la démobilisation complète de son armée, y compris les formations nouvellement créées par le gouvernement actuel. En outre, la Russie ou bien conduira ses navires de guerre dans les ports russes et les y gardera jusqu'à conclusion d'une paix générale, ou bien les désarmera immédiatement. Les navires de guerre des nations restant en état de guerre avec les puissances de la Quadruplice seront traités comme des navires de guerre russes, pour autant qu'ils se trouvent au pouvoir des Russes.

La zone du blocus dans l'Océan Arctique subsiste jusqu'à la conclusion d'une paix générale. Dans la mer Noire, partout où s'étend la puissance russe, et dans la mer Baltique, on commencera immédiatement le relèvement des mines. Dans ces eaux, la navigation de commerce est libre et reprendra aussitôt. Des Commissions mixtes seront instituées pour fixer les dispositions de détail et notamment pour faire connaître les routes sûres pour les navires de commerce. Les voies de navigation seront constamment tenues libres de mines dérivantes.

Art. VI. — La Russie s'engage à signer immédiatement la paix avec la République du peuple ukrainien et à reconnaître le traité de paix signé entre cet État et les puissances de la Quadruplice. Le territoire ukrainien sera immédiatement évacué par les troupes russes et la garde rouge russe. La Russie cesse toute agitation ou propagande contre le gouvernement ou les institutions publiques de la République du peuple ukrainien.

De même, l'Esthonie et la Livonie seront évacuées sans délai par les troupes russes et la garde rouge russe. La frontière orientale de l'Esthonie suit d'une façon générale le cours de la Narva ; la frontière orientale de la Livonie passe d'une façon générale par le lac Peïpous et le lac de Pekow jusqu'à sa partie Sud-Ouest ; puis par le lac Luban dans la direction de Livenhov sur la Dwina. L'Esthonie et la Livonie seront occupées par une force de police allemande jusqu'à ce que la sécurité y soit assurée par des institutions nationales propres et jusqu'à ce que l'ordre constitutionnel y soit établi. La Russie libérera immédiatement tous les habitants de l'Esthonie et de la Livonie, arrêtés ou déportés, et garantit la sécurité du rapatriement de tous les Esthoniens et Livoniens déportés.

De même, la Finlande et les îles d'Aland seront immédiatement évacuées par les troupes russes et la garde rouge russe ; la flotte russe et les forces maritimes russes quitteront immédiatement les ports finlandais. Tant que les glaces empêcheront de conduire les navires de guerre russes dans les ports russes, il ne devra rester sur les navires de guerre qu'un état-major réduit. La Russie cesse toute agitation ou propagande contre le gouvernement ou les institutions publiques de la Finlande.

Les fortifications élevées sur les îles d'Aland doivent disparaître le plus tôt possible. Un accord spécial devra intervenir entre l'Allemagne, la Finlande, la Russie et la Suède au sujet de l'absence permanente de fortifications sur ces îles, ainsi qu'au sujet du sort futur de ces îles au point de vue militaire et au point de vue de la technique navale ; il est convenu que d'autres pays riverains de la mer Baltique pourraient encore être appelés à prendre part à ces négociations, si l'Allemagne le désire.

Art. VII. — Partant de ce fait que la Perse et l'Afghanistan sont des États libres et indépendants, les parties contractantes s'engagent à respecter l'indépendance politique et écononique et l'intégrité territoriale de ces États.

Art. VIII. — Des deux côtés, les prisonniers de guerre seront renvoyés dans leur patrie. Le règlement des questions relatives à ce rapatriement se fera par les traités spéciaux prévus par l'article XII.

Art. IX. — Les parties contractantes renoncent réciproquement à toutes indemnités pour leurs frais de guerre (c'est-à-dire pour les dépenses faites par l'État pour continuer la guerre), de même qu'à toutes réparations pour dommages de guerre (c'est-à-dire pour tous les dommages qui ont résulté, pour elles ou leurs ressortissants, dans les zones de guerre, des mesures militaires, y compris toutes les réquisitions faites en pays ennemi).

Art. X. — Les relations diplomatiques et consulaires entre les parties contractantes seront reprises aussitôt après la ratification du traité de paix. Les deux parties se réservent de conclure des accords spéciaux en vue d'établir leurs représentations consulaires respectives.

Art. XI. — Pour les relations économiques entre les puissances de la Quadruplice et la Russie s'appliquent les dispositions contenues dans les Annexes II à V (à savoir, l'Annexe II pour les relations germano-russes ; l'Annexe III pour les relations austro-hongroises et russes ; l'Annexe IV pour les relations bulgaro-russes ; l'Annexe V pour les relations turco-russes).

Art. XII. — L'établissement des relations juridiques dans l'ordre public et dans l'ordre privé, l'échange des prisonniers de guerre et des internés civils, la question de l'amnistie, ainsi que la question du sort des navires de commerce tombés au pouvoir de l'adversaire, seront réglés par des traités particuliers avec la Russie ; ces traités formeront partie intégrante et essentielle du traité de paix actuel et entreront en vigueur autant que possible en même temps que ce traité.

Art. XIII. — Font autorité pour l'interprétation du présent traité : quant aux rapports entre l'Allemagne et la Russie, le texte allemand et le texte russe ; quant aux rapports entre l'Autriche-Hongrie et la Russie, le texte allemand, le texte hongrois et le texte russe ; quant aux rapports entre la Bulgarie et la Russie, le texte bulgare et le texte russe ; et quant aux rapports entre la Turquie et la Russie, le texte turc et le texte russe.

Art. XIV. — Le présent traité de paix sera ratifié ; les actes de ratification seront échangés à Berlin aussitôt que possible. Le gouvernement russe s'engage à procéder à

l'échange des actes de ratification dans un délai de deux semaines, si une des puissances de la Quadruplice le désire. Le traité de paix entrera en vigueur au moment de sa ratification, dans la mesure où ses articles, ses Annexes ou les traités additionnels ne contiennent aucune disposition contraire.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont personnellement signé ce traité.

(*Suivent les signatures.*)

ANNEXE I (*Vorwärts* du 5 mars 1918).

La ligne qui est prévue à l'article III du traité de paix avec la Russie, et qui limite à l'Ouest l'autorité gouvernementale russe, passe entre les îles Dagos et Worms, puis entre Moon et le continent ; elle rejoint la terre ferme un peu au Nord-Ouest de l'embouchure de l'Aa livonienne, en traversant le golfe de Riga par une courbe à grand rayon ; elle contourne Riga en prolongeant cette courbe et franchit la Dwina à l'Est de Oger Galle, puis elle suit le cours de la Dwina jusqu'à l'Est de Dwinsk (Dünabourg) jusqu'à l'endroit où se terminait l'ancienne frontière de la Courlande ; de là, en ligne presque droite, elle continue jusqu'à l'extrémité méridionale du lac de Dryswjaty, laissant à l'Est la localité même de Dryswjaty.

La ligne s'incurve ensuite dans une direction Sud-Ouest et coupe en son milieu environ la ligne de chemin de fer Szwentzjany-Lyntupy. Elle laisse à l'Est les localités de Widsy et de Twerstach. Devant les localités de Michalischki et de Gerwjany — qui toutes deux restent à l'Ouest de la ligne — elle atteint, en décrivant des courbes multiples, la ligne de chemin de fer Vilna Smorgon, qu'elle franchit quelque peu à l'Ouest de la localité de Szlobodka ; elle reprend une direction Sud-Ouest et suit le cours de l'Opita et de la Gawja jusqu'au confluent de celle-ci dans le Niémen. Elle laisse à l'Est Oschmjana et Dajewjenischki et à l'Ouest Klewiza et Cjernou.

La ligne descend ensuite le Niémen jusqu'en amont de Mossty ; de là elle s'incurve directement vers le Sud en suivant le cours de la Sjelwjarka jusqu'à la localité de Rushany, qu'elle laisse à l'Est. Elle prend la direction Sud-Ouest jusqu'à la frontière ukrainienne où l'on atteindra Prushany. Les localités de Szmoljenitza et Bobutschin restent à l'Est de la ligne.

ANNEXE II (*Reichsgesetzblatt* du 11 juin 1918, n° 77).

En ce qui concerne les relations économiques entre l'Allemagne et la Russie, il a été convenu ce qui suit :

1) Le traité de commerce entre l'Allemagne et la Russie de 1894/1904 n'est plus en vigueur.

Les parties contractantes s'engagent à ouvrir des négociations pour la conclusion d'un nouveau traité de commerce, aussitôt qu'il sera possible, après la conclusion d'une paix générale entre l'Allemagne d'une part et les États européens se trouvant actuellement en guerre avec elle, les États-Unis d'Amérique et le Japon d'autre part.

2) Jusqu'à cette époque, mais en tout cas jusqu'au 31 décembre 1919, les dispositions contenues dans l'Annexe, et qui constituent une partie essentielle du présent traité de paix, serviront de base aux relations commerciales entre les deux parties. Chacune des parties contractantes garde cependant la liberté de dénoncer ces dispositions à partir du 30 juin 1919, avec préavis de six mois. Dans le cas où il sera fait usage de ce droit d'ici au 31 décembre 1922, les ressortissants, les sociétés commerciales, industrielles et financières, y compris les compagnies d'assurances, les produits du sol et de l'industrie et les navires de chacune des parties contractantes jouiront jusqu'au 31 décembre 1925, et, dans le cas où la dénonciation aura été faite après le 31 décembre 1922, pour une période de trois ans, à dater du jour où les dispositions contenues dans l'Annexe auront cessé d'être en vigueur, de la clause de la nation la plus favorisée sur le territoire de l'autre partie. Cette disposition concerne également en particulier :

a) L'acquisition et la possession de biens mobiliers et immobiliers, la jouissance de ces

biens, l'exercice d'entreprises commerciales de métiers et de professions, ainsi que les taxes à verser dans ce cas.

b) L'importation, l'exportation et le transit, les douanes, les formalités de douane, les taxes intérieures de consommation et autres taxes et les interdictions de circulation.

c) Le traitement que les administrations monopolisées de l'État ou sous le contrôle de l'État de l'une des parties contractantes appliquent aux acheteurs ou vendeurs de l'autre partie, en ce qui concerne la délimitation des prix ou toute autre opération commerciale.

d) Le transport et les prix de transport par chemins de fer et autres moyens de communication.

e) L'admission et le traitement des navires, de leurs équipages et cargaisons, ainsi que les taxes de navigation.

f) Le transport des voyageurs par les entrepreneurs de transport, y compris les transports d'émigrants se faisant par voie de terre ou par voie de mer et y compris l'activité des agents d'émigration.

3) Pendant le temps où sera appliquée la clause de la nation la plus favorisée, aucune des parties ne percevra à la charge de l'autre partie, à l'une des frontières de son territoire, des droits d'importation ou d'exportation supérieurs à ceux perçus à toute autre frontière.

De plus, et pendant le même temps, la Russie n'interdira pas ou ne frappera pas de taxes d'exportation l'exploitation de bois brut ou débité, en tant que celle-ci n'est pas spécialement mentionnée au nº 6 de la liste des taxes d'exportation, non plus que les minerais de toute nature.

4) La Russie ne revendiquera pas les avantages que l'Allemagne accorde à l'Autriche-Hongrie ou à un autre pays uni à elle par une Union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Allemagne, ou indirectement par un autre pays uni à elle ou à l'Autriche-Hongrie par une Union douanière. Les colonies, possessions étrangères et protectorats, sont à cet égard assimilés à la métropole.

L'Allemagne ne revendiquera pas les avantages que la Russie accorde à un autre pays uni à elle par une Union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de la Russie, ou indirectement par un autre pays uni à elle par une Union douanière, ou que la Russie accorde aux colonies, possessions étrangères et protectorats de l'un des pays unis à elle par une Union douanière.

5) Si dans les pays neutres il y a des marchandises entreposées, en provenance d'Allemagne ou de Russie, et soumises à l'obligation de ne pouvoir être exportées, ni indirectement, ni directement, à destination des territoires de l'autre partie contractante, les restrictions de cette nature, visant la libre disposition de ces marchandises, devront être levées à l'égard des parties contractantes. Les deux parties contractantes s'engagent, en conséquence, à porter sans retard à la connaissance des gouvernements neutres la levée mentionnée ci-dessus de ces restrictions.

6) Les avantages que l'une des parties contractantes a accordés pendant la guerre à d'autres pays, sous forme de concessions ou d'autres mesures décrétées par l'État, devront être supprimés ou étendus à l'autre partie par l'octroi de droits analogues.

7) En tant qu'il n'est pas stipulé autrement dans le supplément A concernant les tarifs, ou à tout autre endroit, le tarif général des douanes russes du 13-26 janvier 1903 sera en valeur pour toute la durée de la situation provisoire, ainsi que pendant la durée de l'application de la clause réciproque de la nation la plus favorisée prévue sous le numéro 2.

8) Les accords en vigueur le 31 juillet 1914 entre l'Empire allemand et la Russie sur le traitement à appliquer au sucre russe resteront applicables pendant la durée de cette situation provisoire, ainsi que pendant la durée de l'application de la clause réciproque de la nation la plus favorisée prévue sous le numéro 2.

9) Les parties contractantes sont d'accord sur ce point que la conclusion de la paix

entraîne également la cessation de la guerre en matière économique et financière. Elles s'engagent à ne participer ni directement, ni indirectement, à des mesures tendant à prolonger les hostilités en matière économique et financière, et à interdire pareilles mesures par tous les moyens en leur pouvoir sur l'étendue des territoires relevant de leur souveraineté.

Pendant la période de transition nécessaire pour faire disparaître les conséquences de la guerre et procéder à une organisation nouvelle des relations, les parties contractantes s'engagent à ne créer autant que possible, par l'application de droits de douane élevés, aucune difficulté à l'acquisition des marchandises nécessaires, et se déclarent disposées à entrer immédiatement en négociations, afin de maintenir et d'étendre autant que possible les franchises de douanes établies pendant la guerre à titre provisoire.

Sous-Annexe I à l'Annexe II.

Article 1er. — Les ressortissants de l'une des deux parties contractantes établis dans les territoires de l'autre partie ou y résidant temporairement y jouiront, relativement à l'exercice du commerce et de l'industrie, des mêmes droits et n'y seront soumis à aucune imposition plus élevée ou autre que les nationaux. Ils bénéficieront sous tous les rapports, dans le territoire de l'autre partie, des mêmes droits, privilèges, immunités, faveurs et exemptions que les ressortissants du pays le plus favorisé.

Il est entendu toutefois que les stipulations qui précèdent ne dérogent en rien aux lois, ordonnances et règlements spéciaux en matière de commerce, d'industrie et de police, s'appliquant à tous les étrangers et qui sont ou seront en vigueur dans chacun des deux pays contractants.

Art. 2. — Les ressortissants de chacune des parties contractantes auront dans les territoires de l'autre partie le droit, comme les nationaux, d'acquérir, de posséder et d'administrer toute espèce de propriété mobilière ou immobilière. Ils pourront en disposer par vente, échange, donation, mariage, testament ou de toute autre manière ; entrer également en possession d'héritage soit par suite de dispositions testamentaires soit en vertu de la loi, sans être assujettis, dans aucun des cas mentionnés sous quelque dénomination que ce soit, à des taxes, impôts ou charges plus élevés que les nationaux.

Chacune des parties contractantes se réserve de faire des exceptions à cette règle pour les parties de son territoire déclarées zone de protection de frontière, ou entrant dans le rayon d'une forteresse.

Dans aucun des cas ci-dessus mentionnés, les ressortissants de l'une des parties ne devront cependant être traités sur le territoire de l'autre partie plus défavorablement que les ressortissants d'un tiers pays quelconque.

Les ressortissants de chacune des parties contractantes auront le droit d'exporter librement les sommes d'argent provenant de la vente de leur propriété et leurs biens en général, à condition d'observer les lois du pays et sans être assujettis en qualité d'étrangers au payement de taxes autres ou plus élevées que celles qu'auraient à payer les nationaux dans les mêmes circonstances.

Ils auront libre accès aux tribunaux, en se conformant aux lois du pays, soit pour intenter une action, soit pour se défendre, et ils jouiront à cet égard de tous les droits et immunités des nationaux et auront comme ces derniers la faculté de se servir dans toute cause des avocats, avoués et intermédiaires de toute sorte autorisés par les lois du pays.

Art. 3. — Les ressortissants de chacune des parties contractantes seront exempts, sur le territoire de l'autre partie, de toute fonction obligatoire judiciaire, administrative ou municipale, celle de la tutelle exceptée ; ils seront exempts de même de tout service personnel dans l'armée nationale, dans la marine, dans la réserve des forces de terre et de mer et dans la milice nationale, ainsi que de toutes les charges, les emprunts forcés, les réquisitions militaires et les prestations de toute sorte qui seraient imposés en cas de guerre ou par suite de circonstances extraordinaires ; il est fait exception pour les charges

attachées à la possession, à titre quelconque, d'un bien fonds, ainsi que pour l'obligation du logement militaire et des autres prestations spéciales pour la force armée, auxquelles les nationaux et les ressortissants de la nation la plus favorisée sont soumis comme propriétaires, fermiers ou locataires d'immeubles.

Art. 4. — Les sociétés par actions et autres sociétés commerciales, industrielles ou financières, y compris les compagnies d'assurances, qui ont été légalement constituées dans l'un des deux pays, conformément aux lois en vigueur, et qui y sont domiciliées, seront reconnues dans l'autre pays comme ayant l'existence légale et y auront notamment le droit d'intenter des procès devant les tribunaux comme plaignants ou d'être cités devant les tribunaux comme accusés.

Il y a cependant accord sur ce point, que la stipulation qui précède ne concerne pas la question de savoir si les sociétés de cette nature constituées dans l'un des deux pays seront admises ou non, dans l'autre pays, à y exercer leur commerce ou leur industrie. Cette admission demeure, comme précédemment, soumise aux décisions existantes ou à intervenir à cet égard, dans ce dernier pays.

En tout cas, les dites sociétés jouiront dans l'autre pays des mêmes droits qui sont ou seraient accordés aux sociétés similaires d'un pays quelconque.

Art. 5. — Les parties contractantes s'engagent à n'entraver le trafic réciproque entre les deux pays par aucune prohibition d'importation, d'exportation ou de transit, et à autoriser le libre transit.

Des exceptions ne sont admises que pour les produits qui sont ou seront l'objet d'un monopole d'État sur le territoire de l'une des parties contractantes, ainsi que pour certains produits qui par suite de considérations d'hygiène, de police vétérinaire, ou de sécurité publique, ou par suite d'autres raisons graves d'ordre politique ou économique pourraient être l'objet d'exclusions exceptionnelles, en connexion notamment avec le régime de transition consécutif à la guerre.

Pendant l'époque de transition qui suivra la guerre, et pour faire disparaître les conséquences de la guerre, il pourra être édicté des restrictions au trafic, telles que des prohibitions d'importation, d'exportation et de transit; on devra les appliquer de telle sorte qu'elles paraissent aussi peu gênantes que possible, et elles devront être suspendues, dès que les circonstances le permettront.

Art. 6. — Les produits du sol et de l'industrie qui seront importés dans l'Empire allemand et les produits du sol et de l'industrie qui seront importés en Russie, destinés soit à la consommation et à la mise en entrepôt, à la réexportation ou au transit, seront soumis dans ces pays au même traitement que les produits de la nation la plus favorisée. En aucun cas et pour aucun motif ils ne seront soumis à des droits de douane, frais, impôts ou taxes plus élevés ou autres, ni frappés de surtaxes ou de prohibitions d'importation, qui n'atteindraient pas également les produits de même sorte d'un tiers pays quelconque. En particulier, tous avantages ou allègements, toutes immunités et toutes réductions, en ce qui concerne les droits de douane à l'entrée, inscrits dans le tarif général ou dans les tarifs résultant de traités, que l'une des parties contractantes accorde à titre définitif ou temporaire à une tierce puissance, sans réciprocité ou avec compensations, seront étendus immédiatement, sans conditions ni réserves, ni compensations, aux produits du sol et de l'industrie de l'autre partie.

Art. 7. — Les produits allemands du sol et de l'industrie désignés dans le tarif A joint au présent traité ne devront à leur entrée en Russie, et les produits russes du sol et de l'industrie désignés dans le tarif B joint au présent traité ne devront à leur entrée en Allemagne, être soumis à aucun droit d'entrée autre ou plus élevé que celui qui est stipulé dans ces Annexes.

Si un nouvel impôt intérieur ou un droit d'accise, ou un supplément à un impôt intérieur ou à un droit d'accise, devait être établi au profit du Trésor par l'une des parties contractantes sur l'un des produits d'origine ou de fabrication nationale désignés dans l'Annexe A ou l'Annexe B du présent traité, les mêmes produits pourront être, lors de leur importation, frappés d'une taxe égale ou correspondante, à condition que cette taxe soit la même quel que soit le pays de provenance.

Art. 8. — Les droits intérieurs perçus actuellement ou à percevoir à l'avenir, sur le territoire de l'une des parties contractantes, au compte de l'Etat, des communes ou des corporations, sur la production, la fabrication, le transport, le débit ou la consommation d'un produit, pourront atteindre également les produits de même sorte de l'autre partie ; mais sous aucun prétexte ils ne pourront être plus élevés ou plus gênants que ceux qui atteignent les produits indigènes. En tant que des taxes intérieures sont établies sur les matières premières ou les marchandises mi-ouvrées, l'établissement d'un impôt de compensation approprié sur l'importation des produits provenant de ces matières premières ou de ces marchandises mi-ouvrées sera permis même lorsque les produits indigènes de même nature ne sont pas soumis directement à la taxe.

Chacune des deux parties contractantes se réserve le droit de soumettre certaines marchandises appropriées à un monopole d'État, ou à un régime monopolisé, servant à procurer des recettes à l'État. Les principes précédents seront, dans ce cas appliqués d'une façon correspondant à cette situation.

Art. 9. — Il ne sera pas perçu sur les marchandises exportées de l'un des deux pays dans l'autre pays des taxes d'exportation autres ou plus élevées que celles perçues sur les marchandises exportées vers le pays le plus favorisé à cet égard. De plus, tout avantage accordé en ce qui concerne les exportations par l'une des parties contractantes à une tierce puissance sera accordé immédiatement et sans condition à l'autre partie.

Art. 10. — Les marchandises de toute sorte qui transitent sur le territoire de l'une des deux parties seront réciproquement exemptes de toute taxe de transit, soit qu'elles transitent directement, soit que pendant le transit elles soient déchargées, entreposées et rechargées.

Art. 11. — Les dispositions du présent traité ne concernent pas :

1) Les avantages accordés actuellement ou qui seraient accordés à l'avenir à d'autres États limitrophes, en vue de faciliter le trafic local à l'intérieur d'une zone frontière s'étendant jusqu'à 15 kilomètres.

2) Les avantages que l'une des parties contractantes accorde ou accordera à un autre État sur la base d'une Union douanière actuelle ou future.

3) Les avantages accordés actuellement ou qui seraient accordés à l'avenir aux habitants du gouvernement d'Arkhangel pour leurs importations et exportations.

Cependant les importations allemandes participeront dans la même mesure aux allègements de douanes consentis à tout État d'Europe ou du Nord de l'Amérique pour ses importations sur ce territoire.

Art. 12. — Les négociants, fabricants et autres industriels, qui prouvent par la présentation d'une carte de légitimation professionnelle, délivrée par les autorités de leur pays, qu'ils sont autorisés à exercer leur industrie dans l'État où ils ont leur domicile, auront le droit personnellement, ou par des voyageurs à leur service, de faire des achats de marchandises sur le territoire de l'autre partie contractante, ou d'y prendre des commandes en y introduisant des échantillons. Les dits négociants, fabricants et autres industriels ou voyageurs de commerce seront traités réciproquement dans les deux pays, au point de vue des passeports et des taxes concernant l'exercice du commerce, comme les ressortissants de la nation la plus favorisée.

Les industriels (ou voyageurs de commerce) munis d'une carte de légitimation professionnelle ont le droit d'avoir avec eux des échantillons de toute nature, mais non des marchandises. Les objets passibles de droits de douane, qui seront introduits comme échantillons par les voyageurs de commerce mentionnés ci-dessus, seront dispensés, de part et d'autre, de taxes d'entrée ou de sortie, à la condition que ces objets soient réexportés, en cas où ils n'auraient pas été vendus, dans le délai d'une année, et qu'il n'y ait aucun doute sur l'identité des objets importés et réexportés, quel que soit le bureau de douane par lequel ces objets passeront à leur sortie.

La réexportation des échantillons devra être garantie dans les deux pays par le dépôt à l'entrée du montant des droits de douane y afférents, ou par un cautionnement.

Les parties contractantes se donneront réciproquement connaissance des autorités qualifiées pour la délivrance des cartes de légitimation professionnelles, du modèle de ces cartes, ainsi que des dispositions auxquelles les voyageurs ont à se conformer dans l'exercice de leur profession.

Les ressortissants de l'une des parties contractantes, se rendant aux foires et marchés sur le territoire de l'autre partie afin d'y faire du commerce ou d'y mettre en vente leurs produits, seront traités réciproquement comme les nationaux et ne seront pas soumis à des taxes plus élevées que ces derniers.

Art. 13. — En ce qui concerne la protection réciproque du droit d'auteur pour les œuvres littéraires, artistiques et pour les photographies, les dispositions contenues dans le traité conclu le 28 février 1913 entre l'Empire allemand et la Russie seront appliquées dans les relations entre l'Allemagne et la Russie.

En ce qui concerne la protection réciproque des désignations de marchandises, les dispositions de la déclaration du 28/11 juillet 1873 continueront à être valables à l'avenir.

Art. 14. — Les navires allemands et leurs cargaisons seront traités en Russie, et les navires russes et leurs cargaisons seront traités en Allemagne comme les navires nationaux et leurs cargaisons, quelle que soit la provenance ou la destination des navires, et quelle que soit l'origine ou la destination des cargaisons.

Tout privilège et toute immunité qui pourraient être accordés à cet égard par une des parties contractantes à une tierce puissance seront accordés immédiatement et sans conditions à l'autre partie.

Toutefois, il est fait exception aux dispositions précédentes en ce qui concerne :

a) Les avantages particuliers qui sont accordés actuellement ou pourront l'être à l'avenir, dans l'un ou l'autre pays, à la pêche nationale et à ses produits.

b) Les avantages accordés actuellement ou accordés à l'avenir à la marine marchande nationale.

Les dispositions du présent traité ne s'appliquent pas au cabotage, qui continue à être réglé par les lois qui sont en vigueur actuellement, ou qui seront en vigueur à l'avenir, dans chacun des deux pays. Toutefois, les navires allemands et russes auront le droit de se rendre d'un port de l'un des deux pays contractants dans un ou plusieurs ports du même pays soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison rapportée de l'étranger, soit pour y prendre ou y compléter un chargement destiné à l'étranger.

Art. 15. — La nationalité des navires sera reconnue réciproquement selon les lois et règlements propres à chaque pays, sur la foi des titres et patentes se trouvant à bord et délivrés par les autorités compétentes.

Les certificats de jaugeage délivrés par l'une des parties contractantes seront reconnus par l'autre partie, selon les arrangements spéciaux convenus ou à convenir entre les deux parties contractantes.

Art. 16. — Les navires allemands entrant dans un port russe, ou inversement les navires russes entrant dans un port allemand, dans le seul but d'y compléter leur cargaison, ou de décharger une partie de cette cargaison, pourront, à la condition de se conformer aux lois et règlements de l'Etat intéressé, conserver à bord la partie de leur cargaison destinée à un autre port de cet Etat ou d'un autre pays, et la réexporter sans être astreints à payer aucun droit pour cette partie de leur cargaison, en dehors des droits de surveillance, qui ne pourront être perçus du reste que d'après le taux fixé pour la navigation nationale.

Art. 17. — Seront complètement affranchis des droits de tonnage et des taxes d'expédition dans les ports de chacun des deux pays :

1) Les navires qui entreront ou repartiront sur lest, venant de quelque lieu que ce soit.

2) Les navires qui, se rendant d'un port de l'un des deux pays vers un ou plusieurs ports du même pays, pourront justifier avoir acquitté déjà ces droits dans un autre port du même pays.

3) Les navires entrant volontairement, ou en relâche forcée, dans un port avec leur cargaison, et qui en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Cette exemption ne s'étend pas aux droits de phare, de pilotage, de remorquage, de quarantaine et aux autres droits concernant le navire lui-même, qui sont acquittés, dans la même proportion, par les navires indigènes et ceux de la nation la plus favorisée pour services rendus, ou mesures prises dans l'intérêt de la navigation.

En cas de relâche forcée, ne seront pas considérés comme opérations de commerce le débarquement et le rechargement des marchandises nécessités par les réparations du navire, le transbordement de ces marchandises sur un autre navire, au cas où le premier n'est pas en état de prendre la mer, les dépenses nécessaires au ravitaillement de l'équipage et la vente des marchandises avariées faite avec l'autorisation de l'administration des douanes.

Art. 18. — En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire de l'une des parties contractantes sur les côtes de l'autre partie, le navire et la cargaison y jouiront des mêmes avantages et immunités que ceux accordés par la législation de ce pays à ses propres navires, dans les mêmes circonstances. Il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour leurs personnes que pour le navire et la cargaison.

Les parties contractantes conviennent en outre que les marchandises sauvées ne seront soumises à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient utilisées pour les besoins du pays.

Art. 19. — Les ressortissants de chacune des parties contractantes auront droit de faire usage, aux mêmes conditions et contre payement des mêmes taxes que les nationaux, des chaussées et autres routes, des canaux, écluses, bacs, ponts et ouvertures de ponts, des ports et des quais de débarquement, des voies d'eau balisées et éclairées, du service de pilotage, des grues et installations de pesée, des dépôts, des institutions de sauvetage et de mise à l'abri des cargaisons de navires et autres organismes analogues, en tant que ces installations ou institutions sont destinées au service public et aux besoins du commerce en général, qu'elles soient administrées par l'État ou par des particuliers avec consentement de l'État.

Les taxes ne seront prélevées que pour l'utilisation effective de ces installations ou institutions, sous réserve des dispositions contraires admises dans le service de l'éclairage maritime ou du pilotage.

Art. 20. — Les deux parties contractantes se réservent le droit d'établir leurs tarifs de transport par chemin de fer, en pleine indépendance.

Toutefois, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des territoires des deux parties contractantes, ni en ce qui concerne les prix de transport, ni en ce qui concerne le délai ou le mode d'expédition. Les transports de marchandises, notamment, provenant de Russie et destinées à une station allemande ou transitant par l'Allemagne, ne seront pas soumis, sur les chemins de fer allemands, à des tarifs plus élevés que ceux appliqués aux produits allemands ou étrangers de même nature, pour la même destination et sur le même trajet. Il en sera de même sur les chemins de fer russes pour les envois de marchandises en provenance d'Allemagne, qui seront dirigés sur une station russe ou qui transiteront en Russie.

Des exceptions aux dispositions ci-dessus ne seront admises qu'autant qu'il s'agit de transports à prix réduits par cause d'intérêt public ou pour des buts charitables.

Protocole final.

Première partie. — *Addition au texte du traité.*

Les objets domestiques usagés faisant partie du mobilier des ressortissants de l'une des parties contractantes, qui se disposent à s'établir sur le territoire de l'autre partie, ne doivent être soumis à l'entrée sur ce territoire à aucun droit de douane.

Les consuls allemands de carrière et les employés des représentants diplomatiques,

ainsi que des consuls ci-dessus désignés, envoyés par le gouvernement allemand en Russie, jouiront vis-à-vis de la censure russe d'une pleine et entière liberté, aussi bien en ce qui concerne les journaux que les productions de la science, des arts et de la littérature.

Les privilèges et franchises reconnus aux employés des consulats, d'après l'article 2 du traité entre l'Allemagne et la Russie du 8 décembre/26 novembre 1874, seront également reconnus aux employés spéciaux adjoints aux consulats allemands en Russie, ainsi qu'aux agents du ministère des finances de Russie et à leurs secrétaires (ou attachés) en Allemagne.

Aux articles 1 *et* 12. — En ce qui concerne les passeports, les ressortissants des deux parties contractantes seront traités sur le pied de la nation la plus favorisée.

La durée de validité du visa des passeports est étendue en Russie à une période de six mois.

Cette disposition s'étend également au visa des passeports des voyageurs de commerce allemands de religion israélite.

La taxe pour la délivrance des passeports à l'étranger aux Allemands résidant en Russie ne dépassera pas le montant de 50 kopeks. La Russie continuera à accorder une durée de vingt-huit jours aux certificats de légitimation valables dans une zone frontière de 30 kilomètres, et qui donnent au porteur, comme c'est le cas actuellement, le droit de passer la frontière à plusieurs reprises à n'importe quel point de passage. Cette durée de validité sera comptée de part et d'autre à partir du jour où le certificat aura servi pour la première fois à franchir la frontière, avec cette réserve que les dits certificats perdent leur validité s'ils n'ont pas été utilisés pour la première fois au plus tard le quinzième jour à partir du jour de leur délivrance. Cette durée de vingt-huit jours ne sera modifiée en aucun cas par un changement d'année intervenu au cours de la validité des certificats. Les certificats de légitimation, rédigés en deux langues, en allemand et en russe, ne seront délivrés de part et d'autre qu'aux nationaux et ressortissants de l'autre pays domiciliés dans le pays où les certificats sont délivrés.

La date de passage de la frontière sera notée à l'avenir sur les certificats par les autorités allemandes et russes, tant d'après le calendrier en usage en Allemagne que d'après le calendrier en usage en Russie.

Les certificats continueront à l'avenir, comme c'est le cas actuellement, à être délivrés aussi bien aux Chrétiens qu'aux Israélites.

Chacune des parties contractantes autorisera le passage temporaire de ses ressortissants sur le territoire de l'autre partie, en vue de s'employer dans des entreprises agricoles et industrielles, et elle ne les en empêchera en aucune manière ; elle ne les en empêchera pas notamment par des difficultés de passeports. Les représentants d'organisations sous le contrôle de l'État, qualifiés pour s'employer sur le territoire de l'une des parties contractantes à enrôler des travailleurs, et qui seront désignés par le gouvernement de cette partie au gouvernement de l'autre partie, seront admis sans autre formalité sur le territoire de cette dernière partie, et auront le droit d'exercer leur entremise sans difficultés.

Les ouvriers russes qui viennent en Allemagne pour y travailler dans des entreprises agricoles ou des entreprises ayant rapport à l'agriculture, seront munis gratuitement, comme cela s'est fait jusqu'à présent, de papiers de légitimation valables du 1er février au 20 décembre, nouveau style.

Ces papiers seront eux aussi rédigés en allemand et en russe.

A l'article 3. — En tant que les ressortissants d'un tiers État sont exempts de tutelle en Russie, en vertu des conventions et traités en vigueur, les ressortissants de l'Empire allemand en Russie bénéficieront du même privilège, en ce qui concerne la tutelle sur des mineurs qui ne seraient pas allemands.

A l'article 5. — Les mesures vétérinaires prises par le gouvernement allemand vis-à-vis des importations russes ne pourront être appliquées d'une manière plus rigoureuse que celles qui sont prises vis-à-vis d'États se trouvant dans la même situation

que la Russie, en ce qui concerne les épizooties et l'organisation du service vétérinaire.

Cette disposition ne s'applique pas aux conventions vétérinaires passées entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie.

Le nombre des porcs vivants, dont l'importation est autorisée en Haute-Silésie, sur la base des dispositions existantes, est élevé à 2.500 têtes par semaine.

La viande apprêtée, dans le sens où l'entend la loi allemande sur l'inspection de la viande du 3 juin 1900, est autorisée à entrer en Allemagne en conformité avec les prescriptions de la loi mentionnée ci-dessus.

Les concessions accordées par les paragraphes 3 et 4 du présent article peuvent être temporairement suspendues, ou peuvent être supprimées, lorsqu'il sera nécessaire, pour des raisons extraordinaires de police vétérinaire.

Aux articles 5, 6, 7, 9 *et* 10. — En considération du fait que certaines marchandises sont actuellement soumises en Russie à des droits de douane plus élevés à leur entrée par la frontière de terre qu'à l'entrée par la mer Baltique, il est entendu que, le jour où le présent traité entrera en vigueur, les droits perçus à l'entrée par la frontière de terre seront ramenés au niveau des droits perçus à l'entrée par la mer Baltique, et qu'aucun nouveau droit différentiel ne pourra être établi, favorisant l'importation par la frontière maritime.

Le gouvernement allemand s'engage de son côté à ne pas introduire, à aucune des frontières de l'Empire, des droits de douane autres ou plus favorables qu'à sa frontière orientale.

A l'article 6. — Le Bundesrat allemand ne fera pas usage pendant toute la durée du présent traité de son droit de retirer l'autorisation d'instituer des dépôts mixtes, pour le transit des céréales, à Königsberg, Dantzig, Altona, Mannheim et Ludwigshafen.

Aux articles 6, 7 *et* 11. — Les produits du sol ou de l'industrie d'une tierce puissance, transportés en transit par le territoire de l'une des parties contractantes, ne seront pas soumis à leur entrée sur le territoire de l'autre partie à des droits de douane autres ou plus élevés que ceux qu'ils payeraient s'ils étaient importés directement de leur pays d'origine.

Aux articles 6 *à* 9. — Pour le payement des droits, le gouvernement russe se déclare prêt à faire accepter par les bureaux de douane la monnaie d'or allemande, conformément à l'équivalence suivante : 1.000 marks en or valant 462 roubles (1 rouble = 1/15 impériale). Les bureaux de douane russes accepteront les billets allemands de la Banque d'Empire pour la même valeur, dans les payements des droits de douane.

Aux articles 6 *et* 7 — Les parties contractantes se réservent le droit, dans les importations de marchandises, lorsque celles-ci sont soumises à un traitement en douane différent, suivant leur pays d'origine, d'exiger la production de certificats d'origine, pour faire la preuve de la provenance ou de la fabrication nationale. Les deux parties auront soin que l'exigence de pareils certificats ne gêne le commerce qu'aussi peu que possible.

A l'article 12. — Pour pouvoir exercer en Russie le droit prévu au paragraphe 1er de l'article 12, les personnes désignées dans cet article devront être munies de patentes spéciales, dont la taxe perçue au profit de l'État ne dépassera pas 150 roubles pour l'année entière et 75 roubles pour le second semestre de l'année.

Si les personnes munies des patentes mentionnées ci-dessus veulent exercer le droit prévu au premier paragraphe de l'article 12 par l'intermédiaire de voyageurs de commerce à leur service, ces voyageurs de commerce seront munis en outre d'une patente personnelle, dont la taxe ne dépassera pas 50 roubles pour l'année entière et 25 roubles pour le second semestre de l'année.

Les patentes prévues au premier paragraphe de la présente disposition peuvent être délivrées au nom des personnes mêmes qui se rendent en Russie, et dans ce cas ces personnes ne seront plus tenues de se munir en outre de patentes personnelles.

En ce qui concerne la délivrance des patentes et le montant des taxes, il ne sera pas fait de différence entre les personnes appartenant à la religion chrétienne et celles qui appartiennent à la religion israélite.

En tant que l'importation d'armes à feu de l'étranger en Russie n'est pas interdite, les négociants allemands en voyage pourront avoir avec eux des échantillons de ces armes sous la condition formelle qu'ils se soumettent à toutes les prescriptions générales et locales en vigueur actuellement ou à l'avenir, concernant les armes à feu.

A l'article 14. — Les parties contractantes se réservent de conclure un accord spécial concernant la navigation et le flottage sur les voies fluviales intérieures unissant les deux pays indirectement ou directement. Jusqu'à la conclusion de cet accord les navires allemands, leurs équipages et les trains de flottage allemands pourront sur les voies fluviales intérieures de Russie, et les navires russes, leurs équipages et les trains de flottage russes pourront sur les voies fluviales intérieures de l'Allemagne, pratiquer le remorquage et la navigation de commerce, ainsi que le transport des voyageurs et le flottage dans les mêmes conditions que les nationaux.

Les navires allemands qui se rendent en Russie par les voies de navigation intérieure reliant les frontières des deux pays, pour revenir ensuite en Allemagne, seront admis en Russie sans payer de droits d'importation ou sans verser de caution correspondante.

Le délai dans lequel ces navires devront être rentrés en Allemagne est fixé à deux années, à dater du jour de leur entrée en Russie. Si le navire est vendu en Russie, ou s'il y séjourne au delà de deux années, on acquittera les droits d'importation correspondants. Le délai indiqué sera prolongé si le navire est retenu par suite de circonstances indépendantes de la volonté du capitaine, basses eaux, avarie nécessitant des réparations importantes ou autres causes semblables. Les droits d'importation ne seront pas perçus si le navire est détruit par incendie ou naufrage.

Les certificats mentionnant l'obligation de la sortie des navires ou du payement des droits d'importation sont exempts de tous frais.

Pendant le séjour du navire en Russie, le certificat de jaugeage du navire est détenu par les autorités douanières russes.

A l'article 20. — Les parties contractantes se favoriseront mutuellement autant que possible, dans l'établissement des tarifs de chemin de fer, et en particulier par l'institution de tarifs directs de fret. Des tarifs directs devront être institués notamment pour les ports allemands de Dantzig (Neufahrwasser), de Königsberg (Pillau) et de Memel, conformément aux besoins du commerce et en vue de faciliter aussi bien les exportations de Russie que les importations en Russie.

En même temps les frais de transport pour les articles compris dans les céréales dans le tarif des chemins de fer russes, ainsi que pour le lin, le chanvre et le bois, seront établis à partir des stations russes de départ jusqu'aux ports mentionnés ci-dessus, et répartis entre les chemins de fer allemands et russes participant au transport, suivant les dispositions actuellement en vigueur ou qui le seront à l'avenir pour les chemins de fer russes aboutissant aux ports de Libau et de Riga. La même mesure vaut également pour le cas de réexpédition. Les suppléments (ou taxes accessoires) perçus en dehors des frais de transport devront être établis de la même manière, et le montant devra en être réparti suivant les prescriptions russes, entre les lignes intéressées, étant admis que l'on est d'accord sur ce point qu'il ne sera perçu qu'une seule taxe de frontière, répartie également entre les chemins de fer allemands et russes aboutissant à la frontière.

Les mesures spéciales existant actuellement, pour réglementer la concurrence entre Königsberg et Dantzig, restent en vigueur.

Les réductions de tarif accordées sur les chemins de fer d'Allemagne ou de Russie à une marchandise spéciale, dans le cas où elle est importée par un port de mer, seront consenties à la demande du gouvernement intéressé, pour le transport de produits correspondants de l'autre pays sur les chemins de fer partant de la frontière, depuis la station frontière jusqu'à la station destinataire. Dans ce cas, la proportion des réductions, cal-

culée par kilomètre ou respectivement par verste, sera la même dans le trafic par la frontière terrestre que dans le trafic par port maritime.

En cas d'importation par un port de mer, il ne sera fait aucune différence, selon la nationalité des navires des parties contractantes, pour le transport des marchandises importées par les voies ferrées ou les routes de navigation intérieure, et il n'en sera pas fait en particulier en ce qui concerne les frais de transport.

Le gouvernement russe veillera à ce que les tarifs de transport par voie ferrée qui existaient jusqu'au 1er août 1914, pour l'envoi de Russie en Allemagne de phosphorites et autres phosphates, ainsi que des minerais, ne soient pas majorés plus que ne le comporte l'élévation générale et moyenne des tarifs de transport des chemins de fer russes, sur des distances correspondant à celles qui ont servi de base aux tarifs en question avant le 1er août/19 juillet 1914. Sur le désir exprimé par le gouvernement allemand, le gouvernement russe introduira dans ces tarifs l'admission de nouvelles stations d'expédition et de réception.

Les parties contractantes sont d'accord pour qu'on améliore, en ce qui concerne les chemins de fer, les relations réciproques qui existaient avant la guerre entre l'Allemagne et la Russie, et pour que l'on évite autant que possible que la situation antérieure ne devienne plus mauvaise, ainsi qu'il pourrait advenir par suite de la division du réseau russe en une série de réseaux indépendants. Elles sont prêtes, dans ce but, à adhérer à une convention englobant les chemins de fer de l'Allemagne, de la Russie et des Etats ou territoires administrés séparés de la Russie, qui fixerait dans le sens indiqué plus haut les décisions contenues notamment dans l'article 20 de la convention qui précède et dans la présente disposition du protectorat final, et qui maintiendrait également en particulier l'ampleur donnée aux tarifs de chemin de fer valables avant la guerre dans le trafic avec les ports de la mer Baltique et les ports de la mer Noire et de la mer d'Azov.

DEUXIÈME PARTIE. — *Addition aux règlements douaniers.*

§ 1. — Le droit de transmettre sous le contrôle de la douane des marchandises à d'autres bureaux sera étendu de part et d'autre à tous les bureaux de douane de première classe qui ne sont pas reliés par voie ferrée avec les bureaux d'entrepôt, à condition cependant que de tels envois soient soumis aux lois et prescriptions relatifs à cette matière.

§ 2. — Les deux parties sont d'accord pour que les bureaux de douane des deux pays restent ouverts tous les jours de l'année, à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux.

§ 3. — Les heures de service seront affichées dans les bureaux de douane des deux pays.

Les heures de service pour l'examen des passeports et des cartes de légitimation seront fixées pour chaque arrondissement et pour chaque point frontière après accord spécial entre les autorités respectives des deux pays. Il conviendra que des deux côtés on fixe les mêmes heures, en tenant compte des besoins locaux et en assurant dans les bureaux de douane de troisième classe, dans les bureaux de douane auxiliaires, et aux points de passage, une interruption de service pour les repas des employés.

§ 4. — Les marchandises soumises aux droits, introduites par des personnes en possession d'une légitimation régulière les autorisant à franchir la frontière, doivent pouvoir être de part et d'autre l'objet d'une déclaration verbale à tous les bureaux de douane dans les limites de leur compétence, à condition que ces marchandises ne soient pas importées dans le but d'en faire trafic, et que la totalité des taxes à percevoir ne dépasse pas :

Quinze roubles pour l'importation en Russie,

Et trente-cinq marks pour l'importation en Allemagne.

En vertu de cette autorisation on aura le droit de procéder, aux points de passage, à l'examen en vue de l'application des tarifs douaniers des provisions de bouche (à l'exception de l'eau-de-vie et autres spiritueux) ainsi que des produits destinés exclusivement à la consommation domestique.

§ 5. — Sous réserve des dispositions spéciales concernant la batellerie fluviale, les véhicules de toute sorte, y compris les objets nécessaires à leur outillage, qui lors d'une importation servent au transport de voyageurs ou de marchandises, et qui ne sont introduits en Russie que pour cette raison, temporairement, et par des personnes connues des employés de douanes russes ou allemands, seront admis par les employés russes sans avoir à verser de droits d'entrée, ou de caution de garantie, à condition que le conducteur du véhicule s'engage à réexporter ce dernier dans un délai déterminé. La délivrance des certificats d'engagement écrit sera gratuite et exempte de tous frais.

§ 6. — Il ne sera pas exigé de déclaration spéciale lors de l'importation de marchandises en Russie par voie de terre en tant que les marchandises seront accompagnées de lettres de voiture. Il suffira dans ce cas de présenter ces lettres de voiture au bureau d'entrée. Le nombre des chevaux et des voitures dont se compose le transport, ainsi que le nombre total des lettres de voiture et des colis, seront portés aussitôt sur l'une des lettres de voiture, et cette indication sera contresignée par le chef du convoi.

§ 7. — Les fleurs et les plantes vivantes, les fruits frais, les poissons frais, ainsi que toutes les marchandises susceptibles de se gâter rapidement, devront être dédouanés de part et d'autre, sous réserve des cas de force majeure, dans l'espace de vingt-quatre heures, à partir du moment où ils auront été remis à l'entrepôt de la douane.

§ 8. — Les taxes à payer pour l'application des marques d'identité ne dépasseront pas 5 0/0 du montant total des droits de douane.

Les taxes à payer pour l'application de marques d'identité aux boutons, rubans, dentelles, broderies et peaux ne dépasseront pas 1 kopek pour chaque plomb. Le montant total des frais de plombage ne dépassera pas 5 0/0 du total des droits d'entrée.

Si toutefois l'intéressé lui-même désire que la marchandise soit plombée d'une manière qui excède le besoin d'identification, il est tenu d'acquitter le surplus des taxes qui en résulte.

Le poinçonnement des marchandises allemandes d'or et d'argent ne sera pas soumis à des taxes autres ou plus élevées que le poinçonnement des produits similaires indigènes.

§ 9. — Les droits d'emmagasinage pour les marchandises importées seront perçus par les bureaux de douane russes uniquement pour les journées correspondant réellement à un emmagasinage dans les entrepôts de douane, et comptées à partir du quatrième jour après le commencement de l'examen de ces marchandises par la douane.

Toutefois, le délai pendant lequel l'emmagasinage est gratuit sera limité par le délai accordé au bureau de douane en question, pour la déclaration à faire des marchandises importées ; il sera donc de 5 à 14 jours, augmentés de la période de 3 jours prévus au premier alinéa.

§ 10. — Le gouvernement russe s'engage, pendant la durée du présent traité, à n'apporter aucune modification aux dispositions des articles 15 et 16 de la convention de Berne du 14 octobre 1890, qui règlent le droit de l'expéditeur à disposer de ses envois.

§ 11. — La disposition contenue dans l'article 292 du règlement russe du 15 mai 1901 sur les importations de marchandises, d'après laquelle un écart entre le poids d'objets ou de marchandises déclaré, et le poids reconnu à l'examen en douane est toléré, tant qu'il ne dépasse pas 5 0/0 du poids total des objets ou marchandises, est modifiée et la limite de tolérance est portée à 10 0/0 du poids total.

§ 12. — Le droit de réclamation contre les décisions des autorités douanières de Russie, concernant aussi bien les amendes pour déclarations insuffisantes ou fausses, que la classification des marchandises au point de vue du tarif à leur appliquer, appartient à l'expéditeur de la marchandise au même titre qu'au déclarant.

Les requêtes de ce genre pourront être rédigées par l'expéditeur en langue allemande.

§ 13. — Le délai de réclamation en ce qui concerne les points indiqués au paragraphe 12 est fixé pour l'expéditeur comme pour le déclarant à deux mois, comptés à partir du jour où la décision a été notifiée au déclarant.

En ce qui concerne les décisions sur le tarif à appliquer aux marchandises, les récla-

mations de l'expéditeur ne seront reçues dans ce délai qu'à la condition que les marchandises en litige n'aient pas encore quitté les entrepôts de la douane.

§ 14. — Les consuls allemands en Russie et les consuls russes en Allemagne ont le droit de correspondre directement les premiers avec le département des douanes en Russie, les seconds avec les directions des douanes allemandes (directions provinciales des douanes, etc..) au sujet des réclamations douanières en instance devant ces administrations.

§ 15. — Dans le cas où des conducteurs, mécaniciens et autres employés des chemins de fer de l'une des deux parties contractantes seront convaincus d'avoir introduit dans les trains des marchandises de contrebande sur le territoire de l'autre partie, ils seront privés, sur la demande des autorités douanières compétentes, du droit de convoyer des trains jusqu'à la frontière.

§ 16. — Toutes les mesures de quarantaine et de police vétérinaire, notamment les décisions relatives à la fermeture ou à l'ouverture de la frontière pour une catégorie quelconque de marchandises, ou relatives à des modifications à introduire dans les règlements locaux en cette matière, seront communiquées réciproquement dès qu'elles auront été décrétées par chacune des deux parties contractantes à l'autre partie.

Les mesures locales prises, de leur propre initiative, par les présidents d'un arrondissement (Landrat en Allemagne, Natchalnik, Ouiezda, Ispravnik en Russie) seront communiquées directement aux présidents des arrondissements intéressés de l'autre pays. L'indication des motifs qui ont provoqué ces mesures se fera par voie diplomatique.

Les mesures prises par les autorités centrales des deux pays, y compris les motifs qui les ont provoquées, seront communiquées réciproquement par voie diplomatique.

Il y a accord sur ce point, que les communications concernant les mesures vétérinaires se feront, autant que possible, de part et d'autre, avant l'exécution de ces mesures et au plus tard dès le moment où elles seront édictées.

Les deux gouvernements échangeront des états, où figureront les autorités des deux pays, entre lesquelles les communications réciproques devront avoir lieu conformément à la manière de procéder qui vient d'être indiquée.

§ 17. — Les mesures de quarantaine contre l'invasion de maladies épidémiques seront appliquées de part et d'autre à tous les voyageurs passant la frontière, selon le danger plus ou moins grand de contagion et sans distinction de nationalité.

§ 18. — Les deux parties ne feront pas de difficultés pour accueillir les voyageurs qui ont été expulsés pour passeports défectueux ou pour non payement des taxes ; les ressortissants d'un État étranger eux-mêmes, qui se trouvent dans les cas ci-dessus, devront de part et d'autre être accueillis, particulièrement s'ils ne sont pas encore parvenus à l'intérieur du pays. Les autorités compétentes des deux pays s'entendront sur les mesures à prendre.

Les émigrants juifs d'origine russe et autres, munis d'un certificat d'émigration russe, qui sont renvoyés en Russie par les autorités allemandes, doivent être admis par les autorités russes de la frontière, à condition que ces personnes n'aient pas séjourné en Allemagne plus d'un mois, à dater du jour où elles ont franchi la frontière entre l'Allemagne et la Russie.

§ 19. — Les autorités de la frontière des deux parties contractantes seront tenues de faire diriger exclusivement vers les points frontières, où existe un service de surveillance des voyageurs, les vagabonds sans passeport et autres individus de cette catégorie, qui doivent être réintégrés sur le territoire de l'autre partie, dont ils sont les ressortissants.

Annexes III, IV et V.

Les Annexes III, IV et V sont relatives aux relations économiques de la Russie avec l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie.

840

Allemagne et République fédérale russe des Soviets. — TRAITÉ ADDITIONNEL SIGNÉ A BREST-LITOVSK, LE 3 MARS 1918 (RATIFICATIONS ÉCHANGÉES A BERLIN, LE 29 MARS 1918) (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 9 mars 1918, n° 127).

En vertu de l'article XII du traité de paix signé entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Russie d'autre part, les plénipotentiaires de l'Empire allemand (c'est-à-dire le secrétaire d'Etat à l'Office des affaires étrangères, Conseiller intime actuel de l'Empereur, Richard von Kühlmann ; le délégué impérial et ministre plénipotentiaire, Dr von Rosenberg ; le général de la brigade royale prussienne, Hoffmann, chef de l'Etat-major général du commandant en chef des armées de l'Est et le capitaine de vaisseau Horn) et les plénipotentiaires de la République fédérale russe des Soviets (c'est-à-dire Grigori Jakowlewitsch Sokolnikow, membre du Comité central exécutif des Conseils des députés ouvriers, soldats et paysaus ; Lew Michailowitsch Karahan, membre du Comité central exécutif des Conseils des députés ouvriers, soldats et paysans ; Georgi Wassiliewitsch Tschitscherin, adjoint au Commissaire du peuple aux affaires étrangères ; et Grigori Iwanowitch Petrowsky, Commissaire du peuple aux affaires intérieures), ont convenu de régler immédiatement l'établissement de relations légales, publiques et privées, entre l'Allemagne et la Russie, l'échange des prisonniers de guerre et des internés civils, les modalités du rapatriement, l'amnistie qui sera accordée à l'occasion de la conclusion de la paix et le sort des navires de commerce tombés au pouvoir de l'adversaire ; dans ce but, ils ont convenu de conclure un traité additionnel au traité de paix,

Après avoir établi que les pleins pouvoirs présentés par eux pour la signature du traité de paix comportaient aussi la solution des questions énumérées ci-dessus, les plénipotentiaires se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes.

CHAPITRE PREMIER. — REPRISE DES RELATIONS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES.

Article Ier. — Lors de la reprise des relations consulaires conformément à l'article X du traité de paix, chaque partie contractante permettra aux consuls de l'autre partie l'accès de tous les points de son territoire, dans la mesure où des exceptions n'auront pas été prévues, dès avant la guerre, pour certaines localités ou régions en raison de la diversité des langues qui y sont parlées ; ces exceptions seront également maintenues après la guerre vis-à-vis de toute tierce puissance.

Pour des raisons de nécessité de guerre, chaque partie se réserve de ne permettre l'accès de certains points aux consuls de l'autre partie qu'après la conclusion de la paix générale.

Art. II. — Chaque partie contractante réparera tous dommages dont auront souffert les fonctionnaires consulaires et diplomatiques de l'autre partie, leurs ambassades et leurs consulats ou leur mobilier, à la suite d'actes contraires au droit des gens commis sur son territoire, pendant la guerre, par des autorités politiques locales ou par la population.

CHAPITRE II. — RÉTABLISSEMENT DES TRAITÉS.

Art. III. — Les traités, accords et conventions qui étaient en vigueur entre les parties contractantes avant la déclaration de guerre, entreront à nouveau en vigueur lors de la ratification du traité de paix et du présent traité additionnel, sous réserve des stipulations contraires indiquées dans ces deux traités. Pour ceux des traités, accords ou conventions qui ne pouvaient être dénoncés pendant une période fixée, la durée de cette période sera augmentée d'une durée égale à la durée de la guerre.

Art. IV. — Dans un délai de six mois après la signature du traité de paix, chaque partie contractante pourra signaler à l'autre partie les traités, accords ou conventions, ou leurs clauses particulières, qui, à son avis, sont incompatibles avec les changements survenus pendant la guerre. Ces dispositions devront être remplacées, aussitôt que possible, par de nouveaux traités qui correspondront aux modifications de points de vues et aux circonstances.

Dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix, une Commission composée de représentants des deux parties se réunira à Berlin, afin d'élaborer les nouveaux traités prévus dans l'alinéa précédent. Si cette Commission ne parvient pas à un accord dans un délai de trois mois après sa réunion, chaque partie aura la faculté de dénoncer les clauses de traité qu'elle avait signalées à l'autre partie conformément à la première phrase de l'alinéa précédent ; s'il ne s'agit en l'espèce que de dispositions isolées, l'autre partie aura la faculté de dénoncer la totalité du traité.

Art. V. — Les traités, accords et conventions dans lesquels sont parties — outre les parties contractantes — de tierces puissances entreront à nouveau en vigueur entre les deux parties à la ratification du traité de paix ; réserve est faite des dispositions contraires de ce traité. Les dispositions de l'article III sur la prolongation de la durée de validité et celles de l'article IV sur la dénonciation ne s'appliquent pas aux traités spéciaux conclus entre les deux parties et se rattachant à de tels traités collectifs.

En ce qui concerne les traités collectifs de nature politique dans lesquels sont encore parties d'autres puissances belligérantes, les deux parties réservent leur attitude jusqu'après la conclusion de la paix générale.

Chapitre III. — Rétablissement des droits privés.

Art. VI. — Toutes les dispositions en vigueur sur le territoire d'une partie contractante, d'après lesquelles les ressortissants de l'autre partie sont soumis, en raison de l'état de guerre, à une réglementation spéciale quelconque (lois de guerre) en ce qui concerne leurs droits privés, seront abolies à la ratification du traité de paix.

L'expression « ressortissant d'une partie contractante » désigne également les personnes juridiques et les sociétés domiciliées sur le territoire de cette partie contractante. De plus, les personnes juridiques et les sociétés non domiciliées sur le territoire d'une partie contractante seront assimilées aux ressortissants de cette partie, lorsque, sur le territoire de l'autre partie, elles étaient soumises aux dispositions applicables à ces ressortissants.

Art. VII. — En ce qui concerne le régime applicable aux dettes en matière de droit privé — régime qui a été modifié par les lois de guerre — il est convenu ce qui suit :

§ 1. — La situation respective des créanciers et des débiteurs est rétablie, dans la mesure où les articles VII à XI n'en disposent pas autrement.

§ 2. — La disposition du paragraphe 1 n'empêche pas que la question de savoir quelle influence exercent sur le régime applicable aux dettes les circonstances créées par la guerre, et notamment l'impossibilité d'exécuter les engagements par suite de difficultés de trafic ou de prohibitions de commerce, soit appréciée sur le territoire de chaque partie contractante conformément aux lois qui y sont applicables à tous les habitants du pays.

A cet égard, les ressortissants d'une partie qui seront lésés par des mesures prises par l'autre partie ne devront pas être traités plus défavorablement que les nationaux qui sont lésés par ces mesures. Celui que la guerre a empêché d'exécuter une obligation dans le temps fixé ne sera pas tenu non plus de réparer les dommages en résultant.

§ 3. — Les créances dont le payement aurait été refusé pendant la guerre conformément à des lois de guerre ne seront exigibles que six mois après la ratification du traité de paix. Elles porteront un intérêt de cinq pour cent l'an, depuis le jour primitivement fixé pour leur échéance, pendant la durée de la guerre et les six mois suivants, sans égard aux moratoires ; s'il y a lieu, les intérêts contractuels dus jusqu'au jour primitivement fixé pour l'échéance devront être payés.

Les parties contractantes se réservent de se mettre d'accord sur des dispositions plus précises en ce qui concerne le régime juridique applicable aux traites et aux chèques, ainsi que les questions de change.

4. — Pour la liquidation des créances et autres obligations de droit privé, les associations officiellement reconnues pour la protection des créanciers devront être reconnues et admises de part et d'autre comme représentant les personnes naturelles et juridiques faisant partie de ces associations en vue de la poursuite des revendications présentées par ces personnes.

Art. VIII. — Chaque partie contractante, y compris les Etats qui la composent, reprendra aussitôt après la ratification du traité de paix l'exécution de ses engagements et en particulier le service de la dette publique envers les ressortissants de l'autre partie. Les engagements venus à échéance avant la ratification devront être exécutés dans un délai de six mois après la ratification.

La disposition de l'alinéa précédent ne s'applique pas aux créances remplissant ces conditions, souscrites par une partie, mais passées à des ressortissants de l'autre partie postérieurement à la signature du traité de paix

Art. IX.— En ce qui concerne les droits d'auteur et les droits de propriété industrielle, les concessions et privilèges, de même que les revendications analogues fondées sur les principes du droit public, atteints par les lois de guerre, il est convenu ce qui suit :

§ 1. — Les droits indiqués au commencement de cet article seront rétablis, dans la mesure où l'article XI n'en dispose pas autrement.

L'ayant droit sera dispensé des taxes dues par lui pour la période pendant laquelle il n'a pas joui de ces droits ; le montant de ces taxes lui sera remboursé s'il l'avait déjà acquitté ; si l'Etat a retiré de l'exercice de ces droits par des tiers des avantages pécuniaires dépassant le montant des taxes, l'excédent devra être restitué à l'ayant-droit. L'ayant-droit devra être indemnisé de façon appropriée lorsque l'Etat a exercé lui-même des droits de ce genre en se les appropriant.

§ 2. — Lorsque les ressortissants d'une partie contractante n'ont pas profité, par suite de la guerre, d'un délai fixé par la loi pour faire un acte nécessaire à l'établissement ou à la conservation d'un droit de propriété industrielle, l'autre partie accordera à ces ressortissants, sans préjudicier aux droits légitimement acquis par des tiers, un délai minimum d'un an après la ratification du traité de paix pour faire cet acte.

Les droits de propriété industrielle appartenant aux ressortissants d'une partie ne doivent pas être déclarés abolis, sur le territoire de l'autre partie, pour non-exercice, avant l'expiration d'un délai de quatre ans après la ratification du traité.

§ 3. — La disposition du premier alinéa, § 1, ne s'applique pas aux concessions et privilèges, ni aux revendications analogues fondées sur les principes du droit public, qui dans l'intervalle, en vertu d'une disposition légale applicable à tous les habitants du pays et à tous les droits de même nature, ont été abolis et attribués à l'État ou aux communes et sont restés en leur possession ; dans ces cas, l'indemnité attribuée à l'ayant-droit sera réglée d'après les dispositions de l'article XIII.

§ 4. — Les parties contractantes se réservent de se mettre d'accord sur des dispositions spéciales en ce qui concerne la priorité des droits de propriété industrielle.

Art. X. — Sur le territoire de chaque partie contractante, les délais de prescription des droits, en ce qui concerne les ressortissants de l'autre partie, expireront, au plus tôt, un an après la ratification du traité de paix, lorsqu'ils n'étaient pas déjà venus à expiration avant la guerre. La même disposition s'applique aux délais de présentation des coupons d'intérêts ou de dividendes et des valeurs sorties au tirage ou remboursables à tout autre titre.

Art. XI. — L'œuvre des administrations qui ont été chargées, en vertu de lois de guerre, de la surveillance, de la garde, de la gestion, de la liquidation des biens ou de la réception des payements, sera liquidée (sans préjudice des dispositions des articles XII et XIII) sur la base des dispositions suivantes :

§ 1. — Les biens surveillés, gardés ou gérés seront restitués immédiatement sur

demande de l'ayant-droit ; jusqu'au moment de la reprise de possession par l'ayant-droit, il sera pourvu à la sauvegarde de ses intérêts.

Le numéraire et les titres qui se trouvent dans une caisse centrale des dépôts et consignations, chez un curateur officiel ou dans tout autre dépôt central de caractère officiel devront être mis à la disposition de l'ayant-droit, dans un délai de trois mois après la ratification du traité de paix ; il sera restitué, avec le numéraire, des intérêts calculés au taux de 4 0/0 l'an depuis la date du versement au dépôt central, et, avec les titres, les intérêts et les dividendes encaissés.

§ 2. — Les dispositions du paragraphe 1 ne devront pas porter atteinte à des droits légitimement acquis par des tiers. Les paiements et autres prestations d'un débiteur, qui ont été reçus par les administrations désignées au commencement de cet article ou conformément à leurs instructions, auront même force — sur les territoires des parties contractantes — que s'ils avaient été reçus par le créancier lui-même.

Les décisions de droit privé prises par les administrations désignées ou conformément à leurs instructions, ou à leur égard, sont maintenues, avec effet pour les deux parties.

§ 3. — Les administrations désignées au commencement de cet article devront — lorsqu'elles en seront requises — donner immédiatement aux ayants-droit des renseignements sur leur activité et notamment sur les recettes encaissées et les dépenses faites par elles.

Les demandes d'indemnité présentées en raison de l'activité de ces administrations ou en raison des actes accomplis conformément à leurs instructions n'auront effet que selon les dispositions de l'article XIII.

Art. XII. — Les propriétés immobilières ou les droits sur une propriété immobilière, les droits sur les mines, ainsi que les droits de jouissance ou d'exploitation des propriétés immobilières, les entreprises ou les participations à une entreprise — en particulier les actions — qui ont été aliénés par suite de lois de guerre, ou qui, de toute autre façon, ont été enlevés par la force à leur légitime propriétaire, doivent être restitués, libres de tous droits que des tiers ont pu acquérir dans l'intervalle, à leur ancien propriétaire sur demande présentée par lui dans un délai d'un an après la ratification du traité de paix, contre restitution des avantages qu'a pu lui procurer l'aliénation ou la dépossession.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas lorsque, dans l'intervalle, les biens aliénés ont été attribués à l'État ou aux communes en vertu d'une loi s'appliquant à tous les habitants du pays et à tous les objets de même nature, et restent en leur possession. Dans ces cas, l'indemnité attribuée à l'ayant-droit sera réglée d'après les dispositions de l'article XIII. Dans le cas d'annulation de l'attribution, la demande en destitution prévue dans l'alinéa précédent pourra être présentée dans un délai d'un an après l'annulation.

Chapitre IV. — Réparation des dommages civils.

Art. XIII. — Tout ressortissant d'une partie contractante qui a subi un dommage sur le territoire de l'autre partie à la suite des lois de guerre par la privation momentanée ou permanente de droits d'auteur, droits de propriété industrielle, concessions, privilèges et revendications analogues, ou par la surveillance, la garde, la gestion ou l'aliénation de biens, devra être dédommagé de façon adéquate, lorsque le dommage n'a pas été réparé par un rétablissement de la situation antérieure. Cette disposition s'applique aussi aux actionnaires qui ont été dépossédés de droits en raison de leur qualité d'étrangers ennemis.

Art. XIV. — Chaque partie contractante indemnisera les ressortissants civils de l'autre partie des dommages qui leur ont été infligés, sur son territoire, pendant la guerre, par les organes gouvernementaux ou locaux ou par la population, à la suite d'actes de violence contraires au droit des gens commis contre l'existence, la santé ou les biens. Cette disposition s'applique aussi aux dommages dont ont souffert les ressortissants d'une partie en tant qu'intéressés dans une entreprise se trouvant sur le territoire de l'autre partie.

Art. XV. — En vue de fixer les dommages qui donneront droit à indemnité d'après les articles XIII et XIV, il sera réuni à Saint-Pétersbourg, aussitôt après la ratification du traité de paix, une Commission composée, par tiers, de représentants de chacune des deux parties et de membres neutres; le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner les membres neutres et parmi ceux-ci le président.

La Commission posera les principes qui serviront de base à ses décisions ; elle publiera aussi le règlement nécessaire pour l'accomplissement de sa tâche et les dispositions déterminant la procédure à suivre pour y réussir. Ses décisions seront prises par des sous-Commissions composées chacune d'un représentant de chaque partie et d'un président neutre. Les sommes fixées par les sous-Commissions devront être payées dans un délai d'un mois après la fixation.

Art. XVI. — Chaque partie contractante payera immédiatement les objets réquisitionnés par elle, sur son territoire, aux ressortissants de l'autre partie, dans la mesure où ce payement n'a pas encore été effectué.

Le règlement de l'indemnité allouée pour les biens, appartenant aux ressortissants d'une partie et ayant été — en dehors des cas prévus à l'article IX, § 3, et à l'article XII, alinéa 2 — expropriés sur le territoire de l'autre partie sans réparation suffisante, reste réservé et fera l'objet d'une convention spéciale.

Chapitre V. — Echange des prisonniers de guerre et des internés civils.

Art. XVII. — Il est disposé ce qui suit en ce qui concerne l'échange des prisonniers de guerre prévu dans l'article VIII du traité de paix :

§ 1. — De part et d'autre, les prisonniers de guerre seront renvoyés dans leur patrie, lorsqu'ils ne désireront pas rester — avec l'approbation de l'Etat capteur — sur son territoire ou se rendre dans un autre pays.

L'échange déjà commencé de prisonniers de guerre inaptes à servir sera effectué avec la plus grande rapidité possible.

L'échange des autres prisonniers de guerre se fera aussitôt que possible dans un délai qui sera fixé plus exactement.

La Russie autorisera la présence sur son territoire de Commissions allemandes chargées de s'occuper des prisonniers de guerre allemands et leur prêtera tout son appui.

§ 2. — Au moment de leur renvoi, les prisonniers de guerre recevront l'avoir personnel qui leur a été enlevé par les autorités de l'Etat capteur, ainsi que le produit de leur travail qui ne leur aurait pas encore été payé ou porté en compte ; cette obligation ne s'étend pas aux papiers traitant de questions militaires.

§ 3. — Chaque partie contractante remboursera les dépenses qui ont été faites pour ses ressortissants prisonniers de guerre par l'autre partie, dans la mesure où les dépenses ne sont pas compensées par le travail des prisonniers de guerre dans les exploitations gouvernementales ou privées.

Le payement est effectué dans la monnaie de l'Etat capteur par versements partiels, concernant chaque fois 50.000 prisonniers, et effectué dans un délai d'une semaine après le renvoi.

§ 4. — Une Commission qui sera composée de quatre représentants de chaque partie se réunira, aussitôt après la ratification du traité de paix, dans un lieu à désigner ultérieurement pour fixer les délais prévus au paragraphe 1er, alinéa 3, ainsi que les autres délais de l'échange et notamment les modalités du rapatriement ; cette Commission surveillera aussi l'exécution des conventions conclues.

De plus, la Commission fixera les dépenses effectuées pour les prisonniers de guerre qui doivent être remboursées par les deux parties en vertu du paragraphe 3. Si dans un délai de deux mois après sa réunion elle ne peut se mettre d'accord sur cette fixation, celle-ci sera alors effectuée à la majorité des voix, de façon définitive, en adjoignant à la Commission un président neutre. Le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner le président.

Art. XVIII. — Il est disposé ce qui suit en ce qui concerne le rapatriement des ressortissants civils des deux parties :

§ 1. — De part et d'autre, les ressortissants civils internés ou bannis seront gratuitement rapatriés le plus tôt possible, lorsqu'ils ne désireront pas rester — avec l'approbation de l'Etat où ils se trouvent — sur son territoire ou se rendre dans un autre pays.

Les conventions conclues à Saint-Pétersbourg, au sujet du rapatriement des ressortissants civils, devront être exécutées avec la plus grande rapidité possible.

La Commission prévue au paragraphe 4 de l'article XVII devra régler les questions laissées en suspens aux négociations de Saint-Pétersbourg et surveiller l'exécution des conventions conclues.

Les Commissions allemandes prévues à l'article XVII, § 1er, alinéa 4, s'occuperont aussi des personnes civiles de nationalité allemande.

§ 2. — Les ressortissants d'une partie qui avaient leur domicile ou un établissement industriel ou commercial sur le territoire de l'autre partie, à la déclaration de guerre, et qui ne vivaient pas sur ce territoire, pourront y revenir dès que l'autre partie ne se trouvera plus en état de guerre. Le retour ne peut être refusé que pour des raisons de sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat.

Comme pièce justificative, il suffira d'un passeport délivré par les autorités de la mère-patrie et constatant que le titulaire appartient à la catégorie des personnes désignées à l'alinéa précédent ; il ne sera pas exigé de visa du passeport.

Art. XIX. — Les ressortissants de chaque partie contractante ne seront soumis, sur le territoire de l'autre partie, pour la période pendant laquelle leur exploitation industrielle ou commerciale ou leur activité dans toute autre branche a été interrompue par suite de la guerre, à aucune charge, droit, impôt ou taxe frappant l'exploitation industrielle ou commerciale ou toute autre branche d'activité. Les sommes, qui en vertu de cette disposition ne sont pas dues, mais qui cependant ont déjà été perçues, devront être remboursées dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent, de façon correspondante, aux sociétés commerciales et autres sociétés à but lucratif, dans lesquelles des ressortissants d'une partie sont intéressés à titre d'associés, d'actionnaires ou à tout autre titre, et dont l'exploitation a été interrompue sur le territoire de l'autre partie par suite de la guerre.

Art. XX. — Chaque partie contractante s'engage à respecter et à entretenir les tombes des militaires et des autres ressortissants de l'autre partie morts pendant l'internement ou le bannissement, lorsque ces tombes se trouvent sur son territoire ; d'accord avec les autorités du pays, des mandataires de cette autre partie pourront être chargés d'entretenir les tombes et de les décorer de façon appropriée. Les questions de détail relatives à l'entretien des tombes sont réservées pour l'objet d'autres conventions.

Chapitre VI. — Modalités du rapatriement.

Art. XXI. — Pendant un délai de dix ans après la ratification du traité de paix, les ressortissants de chaque partie contractante, originaires du territoire de l'autre partie, auront la facilité de revenir dans leur pays d'origine lorsque les autorités de ce dernier y consentiront.

Quand elles en feront la demande, les personnes autorisées à revenir dans leur patrie seront dégagées des liens les rattachant à l'ancien Etat. Leurs communications écrites ou verbales avec les représentants diplomatiques et consulaires de leur pays d'origine ne devront être empêchées ou entravées en aucune façon.

Les Commissions allemandes prévues à l'article XVII, § 1, 4e alinéa, s'occuperont aussi des rapatriés allemands.

Art. XXII. — Les rapatriés devront recevoir une indemnité équitable pour les iniquités commises à leur égard, en raison de leur origine, pendant la guerre ; du fait de l'exercice du droit de rapatriement, ils ne devront supporter aucun préjudice pécuniaire légal. Ils seront autorisés à liquider leurs biens et à en emporter le montant ainsi que tout leur autre avoir mobilier ; de plus, ils auront le droit de résilier leurs baux en donnant un préavis de six mois, sans que le bailleur soit admis à leur réclamer des dommages et intérêts pour résiliation anticipée du bail.

Chapitre VII. — Amnistie.

Art. XXIII. — Conformément aux dispositions suivantes, chaque partie contractante garantit l'impunité aux ressortissants de l'autre partie.

§ 1. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux prisonniers de guerre, ressortissants de l'autre partie, pour tous actes accomplis par eux contrairement aux lois ou à la discipline.

§ 2. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux ressortissants civils de l'autre partie, internés ou bannis pendant la guerre, pour tous actes accomplis pendant l'internement ou le bannissement contrairement aux lois ou à la discipline.

§ 3. — Chaque partie garantit l'impunité complète à tous les ressortissants de l'autre partie pour les actes punissables commis au profit de leur pays et pour les violations des lois d'exception dirigées contre les étrangers ennemis.

§ 4. — L'impunité prévue dans les paragraphes 1 à 3 ne s'étend pas aux actes qui seront commis après la ratification du traité de paix.

Art. XXIV. — Chaque partie contractante garantit l'impunité complète aux personnes appartenant à ses forces armées pour tous travaux accomplis comme prisonniers de guerre de l'autre partie. Cette disposition s'applique aussi aux ressortissants civils des deux parties pour les travaux accomplis pendant leur internement ou leur bannissement.

Art. XXV. — Chaque partie contractante garantit l'impunité complète aux habitants des parties de son territoire occupées par l'autre partie pour leur attitude, aux points de vue politique et militaire, pendant la durée de l'occupation.

En dehors des cas prévus à l'alinéa précédent, chaque partie garantit l'impunité complète aux ressortissants des régions qui, en vertu des articles III et V du traité de paix, ne sont plus soumises à la souveraineté russe ou doivent être évacuées par les troupes russes, pour leur attitude aux points de vue politique et militaire, jusqu'à la date de la ratification du traité de paix.

Art. XXVI. — Dans la mesure où l'impunité est garantie conformément aux dispositions des articles XXIII à XXV, il ne sera pas intenté de nouvelles actions pénales ; les actions pénales intentées seront arrêtées et les peines prononcées ne seront pas appliquées.

Les prisonniers de guerre qui sont en détention préventive ou en détention pour trahison en temps de guerre ou trahison contre l'Etat, assassinat prémédité, brigandage, chantage, incendie prémédité ou attentat aux mœurs, pourront être maintenus en détention jusqu'à leur libération, qui devra survenir autant que possible en même temps que le premier échange d'inaptes au service. Jusqu'à la conclusion de la paix générale, l'Allemagne se réserve aussi le droit de prendre les mesures nécessaires dans l'intérêt de sa sécurité militaire vis-à-vis des personnes auxquelles elle accorde l'impunité.

Aucun préjudice légal ne pourra être causé aux personnes auxquelles est accordée l'impunité ni à leurs familles ; si néanmoins le cas s'est déjà présenté, la situation antérieure sera rétablie.

Art. XXVII. — Les parties contractantes se réservent de conclure des conventions ultérieures d'après lesquelles chaque partie garantira l'impunité et l'exemption de toute sanction légale aux auteurs des actes accomplis à son préjudice.

Chapitre VIII. — Traitement des navires de commerce et des cargaisons tombés au pouvoir de l'adversaire.

Art. XXVIII. — La sixième convention de la Haye relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, en date du 18 octobre 1907, ainsi que les dispositions suivantes, s'appliquent aux navires de commerce des parties contractantes et à leurs cargaisons, sans tenir compte des jugements contraires rendus par les Cours des prises.

La permission de quitter le port, au sens de l'article 2, premier alinéa, de cette convention, ne peut être considérée comme accordée que lorsqu'elle a été reconnue par les autres puissances maritimes ennemies. Les navires de commerce qui ont été réquisi-

tionnés en vertu de l'article 2, second alinéa, de la convention seront restitués avec indemnité pour la période pendant laquelle ils ont été utilisés, ou bien, en cas de destruction, il sera versé en espèces une somme égale à leur valeur. Quant aux navires qui n'ont pas été réquisitionnés, l'État dont ces navires battent pavillon doit rembourser les dépenses d'entretien, mais non les droits de port et autres frais d'ancrage. Les navires de commerce dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en bâtiments de guerre seront traités comme les autres navires de commerce malgré l'article 5 de la convention.

Les dispositions du présent article s'appliquent aussi aux navires de commerce qui ont été réquisitionnés ou saisis dès avant la déclaration de guerre.

Art. XXIX. — Les navires de commerce des parties contractantes, amenés comme prises, ayant été déclarés de bonne prise avant la signature du traité de paix par jugement valide d'un tribunal des prises et ne tombant pas sous les dispositions des articles XXVIII et XXX, seront considérés comme définitivement confisqués ; les autres seront restitués ou, en cas de destruction, une somme égale à leur valeur sera versée en espèces.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent de façon correspondante aux cargaisons amenées comme prises et appartenant aux ressortissants des parties contractantes. Cependant les marchandises appartenant aux ressortissants d'une partie et tombées au pouvoir de l'autre partie pendant leur transport sur des navires battant pavillon ennemi devront — dans tous les cas — être rendues aux ayants droit ou, en cas d'impossibilité, une somme égale à leur valeur sera versée en espèces.

Art. XXX. — Les navires de commerce d'une partie contractante qui, dans des eaux neutres, ont été saisis, confisqués ou coulés par des forces combattantes de l'autre partie, seront restitués ainsi que leurs cargaisons, malgré tout jugement contraire d'une Cour des prises, ou, en cas de destruction, une somme égale à leur valeur sera versée en espèces ; un dédommagement sera donné pour la période s'étendant jusqu'à la restitution ou au payement de la somme.

Art. XXXI. — Les navires de commerce qui doivent être restitués en vertu des articles XXVIII à XXX doivent être mis à la disposition du pays dont ils battent pavillon aussitôt après la ratification du traité de paix dans l'état et le port où ils se trouvent. Si au jour de la ratification un de ces navires effectue un voyage, il devra être restitué à la fin de ce voyage et après déchargement de la cargaison qu'il transportait au jour désigné, mais sans que ce délai puisse excéder un mois ; le fret à la journée le plus élevé sera dû pour toute cette période intermédiaire.

Si, pendant la durée de la réquisition, l'état d'un navire qui doit être restitué en vertu de l'article XXVIII s'est détérioré d'une façon dépassant l'usure normale, il devra être fourni une indemnité correspondante. Cette disposition s'applique aussi aux navires qui doivent être restitués en vertu de l'article XXX, même s'ils n'ont pas été réquisitionnés. Quant aux détériorations ou aux pertes résultant après l'ouverture des hostilités de l'attitude de la partie qui est tenue de restituer, il devra être fourni une indemnité intégrale.

La somme à rembourser, en cas de destruction, pour un navire est la valeur de vente qu'aurait ce navire au jour de la ratification du traité de paix. L'indemnité pour usage sera calculée sur le fret à la journée habituel.

Art. XXXII. — Dès la ratification du traité de paix, une Commission composée de deux représentants de chaque partie contractante et d'un président neutre se réunira, dans un lieu à fixer ultérieurement, pour appliquer les dispositions contenues dans les articles XXVIII à XXXI ; le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner le président.

La Commission sera notamment chargée de décider si chaque espèce présente bien les conditions préalables nécessaires pour la restitution d'un navire ou le remboursement d'une somme égale à sa valeur ou pour le payement d'une indemnité ; elle fixera le quantum des sommes à payer et cela dans la monnaie de l'État dont les navires battent pavillon. Le gouvernement de cet État devra mettre les sommes à la disposition des ayants-droit dans un délai d'un mois après la fixation.

CHAPITRE IX. — ORGANISATION DE L'ARCHIPEL DU SPITZBERG.

Art. XXXIII. — Les parties contractantes interviendront pour que l'organisation internationale de l'archipel du Spitzberg — organisation envisagée à la Conférence du Spitzberg en 1914 — soit appliquée avec traitement égal des deux parties.

Dans ce but, les gouvernements des deux parties prieront le gouvernement royal norvégien d'organiser la continuation de la Conférence du Spitzberg dans le plus bref délai possible après la conclusion de la paix générale.

CHAPITRE X. — DISPOSITIONS FINALES.

Art. XXXIV. — Ce traité additionnel, qui forme partie intégrante et essentielle du traité de paix, devra être ratifié, et les actes de ratification devront être échangés en même temps que les actes de ratification du traité de paix.

Art. XXXV. — Dans la mesure où il ne contient aucune disposition contraire, le traité additionnel entrera en vigueur en même temps que le traité de paix.

En vue de compléter le traité additionnel, et notamment de conclure les conventions ultérieures prévues dans ce traité, des représentants des parties contractantes se réuniront à Berlin avant l'expiration d'un délai de quatre mois après la ratification. L'application des dispositions du traité additionnel aux régions protégées par l'Allemagne y sera également réglée.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont personnellement signé ce traité additionnel.

Fait en double original à Brest-Litowsk, le 3 mars 1918.

(*Suivent les signatures.*)

841

Allemagne et République fédérale russe des Soviets. — TRAITÉ COMPLÉMENTAIRE AU TRAITÉ DE PAIX ENTRE L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE-HONGRIE, LA BULGARIE ET LA TURQUIE D'UNE PART ET LA RUSSIE D'AUTRE PART, SIGNÉ A BERLIN LE 27 AOUT 1918 (RATIFICATIONS ÉCHANGÉES A BERLIN LE 7 SEPTEMBRE 1918) (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 7 septembre 1918, édition du matin).

Le gouvernement impérial allemand et le gouvernement de la République fédérale russe des Soviets, désirant résoudre dans un esprit d'entente amicale et de prévenance réciproque certaines questions politiques, surgies à la suite du traité de paix du 3-7 mars 1918, entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part et la Russie d'autre part (1), et favoriser ainsi entre les deux Empires le rétablissement, inauguré par le traité de paix, de bons rapports reposant sur la confiance,

Se sont mis d'accord pour conclure à cet effet un traité complémentaire au traité de paix, et ont nommé comme plénipotentiaires :

Le gouvernement impérial allemand :

Le secrétaire d'Etat des affaires étrangères, Conseiller impérial intime et effectif, contre-amiral en non activité, Paul Hintze, et

Le directeur aux affaires étrangères, Conseiller impérial intime et effectif, Dr Johannes Kriege ;

Le gouvernement de la République fédérale russe des Soviets :

Son représentant diplomatique auprès du gouvernement impérial allemand, M. Adolf Joffe.

(1) V. ce *Recueil*, t. III, p. 355.

Les plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes

Chapitre I. — Commissions de démarcation et de frontière.

Article I[er]. — Pour tous les fronts où des troupes allemandes et russes se trouvent en présence, des Commissions germano-russes seront immédiatement constituées, en tant qu'elles ne l'ont pas déjà été, en vue d'établir des lignes de démarcation. Les commandants des troupes des deux parties se mettront d'accord pour régler les détails de cette question.

Les lignes de démarcation seront tracées de manière à établir entre les deux fronts des zones neutres, où ne devront pas avoir accès les membres des deux armées, à l'exception des parlementaires. En tant que les relations entre les deux fronts n'ont pas été déjà réglementées, elles le seront par les Commissions de démarcation.

Art. II. — La Commission germano-russe instituée pour le tracé de la ligne frontière prévu à l'article III, 1[er] alinéa, du traité de paix, délimitera également d'une manière plus précise la frontière orientale de l'Esthonie et de la Livonie, convenue à l'article VI, 2[e] alinéa, de ce même traité.

Après la délimitation prévue au premier alinéa de la frontière orientale de l'Esthonie et de la Livonie, l'Allemagne évacuera sans délai le territoire occupé par elle à l'Est de cette frontière.

Art. III. — L'Allemagne évacuera, même avant la conclusion de la paix générale, le territoire occupé par elle à l'Est de la Bérésina, en proportion des payements en espèces que la Russie a à effectuer d'après l'article 2 de l'accord financier germano-russe de ce jour ; la Commission mentionnée à l'article II, 1[er] alinéa, du présent traité complémentaire réglera les détails de cette opération, et déterminera en particulier les différents secteurs à évacuer.

Les parties contractantes se réservent de prendre de nouvelles dispositions au sujet de l'évacuation à effectuer, avant la conclusion de la paix générale, du territoire d'occupation situé à l'Ouest de la Bérésina dans la mesure où la Russie remplira les autres obligations financières qu'elle a assumées.

Chapitre II. — Mouvements séparatistes dans l'Empire russe.

Art. IV. — En tant qu'il n'en est pas autrement disposé dans le traité de paix ou dans le présent traité complémentaire, l'Allemagne ne s'immiscera d'aucune façon dans les relations de l'Empire russe et de ses divers territoires, et par conséquent elle ne provoquera, ni n'appuyera en particulier la constitution d'Etats indépendants dans ces territoires.

Chapitre III. — Territoires de la Russie du Nord.

Art. V. — Afin de maintenir sa neutralité, la Russie emploiera aussitôt tous les moyens dont elle dispose, pour éloigner les forces militaires de l'Entente des territoires du Nord de la Russie.

L'Allemagne garantit que pendant ces opérations il ne se produira de la part de la Finlande aucune attaque contre le territoire russe et en particulier contre Saint-Pétersbourg.

Art. VI. — Après évacuation par les forces militaires de l'Entente des territoires du Nord de la Russie, la navigation côtière locale de la Russie, dans une limite de 3 milles à partir de la côte du Nord, ainsi que la pêche par bateaux à voiles, à l'intérieur d'une zone de 30 milles le long de cette côte, seront exclues des menaces s'appliquant à la zone interdite. Les organes de la direction de la guerre maritime allemande seront mis en situation, d'une façon qui reste encore à déterminer, de s'assurer que cet avantage ne donnera pas lieu à des abus pour le transport de marchandises de contrebande.

Chapitre IV. — Esthonie, Livonie, Courlande et Lithuanie.

Art. VII. — La Russie, tenant compte de la situation de fait existant en Esthonie et en Livonie, renonce à la souveraineté sur ces territoires, ainsi qu'à toute immixtion dans leurs affaires intérieures. Le sort futur de ces pays sera réglé par entente avec leurs populations.

Du fait de leur ancienne union à la Russie, l'Esthonie et la Livonie ne seront tenues vis-à-vis de la Russie d'obligations d'aucune espèce.

Art. VIII. — A l'effet de faciliter le commerce russe par l'Esthonie, la Livonie, la Courlande et la Lithuanie, il est convenu ce qui suit :

§ 1. — En Esthonie, en Livonie, en Courlande et en Lithuanie, le transit des marchandises en provenance ou à destination de la Russie sera complètement libre sur les routes soumises au payement de droits de douane et les marchandises de passage ne seront pas soumises à des taxes de transit quelconques ou à des impôts généraux de transport.

§ 2. — Sur les lignes de chemin de fer reliant la Russie à Reval, Riga et Windau, les tarifs seront maintenus à un taux aussi bas que possible pour les marchandises à transporter en transit avec la Russie. Ils ne pourront dépasser le taux en vigueur le 1er août 1914, que dans la mesure où une augmentation générale des tarifs de transport sur les lignes en question pourra être reconnue nécessaire en vue de couvrir les frais d'entretien et d'exploitation, y compris les intérêts et l'amortissement correspondant du capital engagé. Ils ne pourront pas non plus dépasser les tarifs applicables aux marchandises de même nature transportées sur le même parcours et dans la même direction, provenant de l'intérieur ou destinées à demeurer à l'intérieur.

§ 3. — La navigation sur la Duna entre la Russie et la mer, ainsi qu'entre toutes les nations se trouvant sur la Duna livonienne, la Duna courlandaise et la Duna russe, sera libre pour le transport des marchandises et des voyageurs, à condition d'observer les mesures de police généralement en vigueur, et sans qu'on puisse faire de différence entre les bâtiments et les ressortissants de l'une ou de l'autre partie. Elle ne sera redevable d'aucune taxe basée uniquement sur le fait de la navigation. Elle ne sera soumise à aucune obligation de stationnement, d'étape, d'entrepôt, de transbordement ou de séjour.

Des privilèges exclusifs de navigation ne pourront être accordés ni à des sociétés ou corporations quelconques, ni à des personnes privées.

Des taxes pour l'usage de travaux et d'installations, créées ou à créer à l'avenir, en vue de faciliter le trafic ou d'améliorer et d'entretenir la navigabilité du fleuve, ne pourront être perçues qu'uniformément, selon les tarifs publiés et seulement dans la mesure nécessaire pour couvrir les frais d'installation et d'entretien, y compris le payement des intérêts et l'amortissement du capital engagé. Les frais d'établissement et d'entretien des travaux et installations, destinés non seulement à faciliter le trafic et à améliorer et entretenir la navigabilité du fleuve, mais encore à favoriser d'autres buts et intérêts, ne pourront être couverts par les taxes de navigation que pour une certaine proportion.

Les dispositions des alinéas 1 à 3, s'appliquent également au flottage.

§ 4. — Il sera cédé à la Russie, à Reval, Riga et Windau, des emplacements convenablement situés pour y installer des ports francs dans lesquels le dépôt et le réemballage des marchandises en provenance ou à destination de la Russie pourra avoir lieu librement et où des fonctionnaires russes pourront établir les pièces de sortie de la zone douanière russe ou d'entrée dans cette zone.

§ 5. — Les questions particulières dépendant des dispositions des paragraphes 1 à 4, spécialement les restrictions auxquelles ces dispositions peuvent être soumises en temps de guerre, en considération des nécessités de guerre, ou de raisons d'hygiène impérieuses, seront réglées par un accord spécial.

Art. IX. — Les eaux du lac Peipous ne devront pas être artificiellement détournées de quelque côté que ce soit, de manière à amener un abaissement du niveau du lac. De plus, aucune pêche non réglementée ne sera tolérée sur ce lac, afin de ne pas diminuer les réserves de poisson ; un accord demeure réservé pour régler les détails de cette question.

Les forces hydrauliques de la Norova seront utilisées autant que possible également pour pourvoir d'électricité le gouvernement de Pétersbourg, selon un accord particulier qui sera conclu à ce sujet.

Art. X. — En ce qui concerne l'Esthonie, la Livonie, la Courlande et la Lithuanie, des accords seront conclus avec la Russie notamment sur les points suivants :

1) La dépendance au point de vue de la nationalité des anciens habitants russes d ces territoires, en leur laissant, en tout cas, obligatoirement un droit d'option et d'émi gration ;

2) La restitution des biens situés en Russie et appartenant aux ressortissants de ces territoires, en particulier aux associations, institutions et fondations publiques reconnues légalement, ainsi que la restitution des biens situés sur ces territoires et appartenant à des ressortissants de l'Etat russe ;

3) L'entente à intervenir au sujet des biens des districts communaux traversés par la nouvelle frontière ;

4) L'entente à intervenir au sujet des archives, des actes des autorités judiciaires et administratives, des dossiers des tribunaux et des administrations, ainsi que des registres de l'état civil ;

5) Le règlement des nouvelles frontières ;

6) L'effet des modifications territoriales sur les traités politiques.

Chapitre V. — Territoires russes de la mer Noire a l'exception du Caucase.

Art. XI. — Sous réserve des dispositions de l'article XII, l'Allemagne évacuera, après la ratification du traité de paix à conclure entre la Russie et l'Ukraine, les territoires russes de la mer Noire qu'elle occupe, à l'exception du Caucase.

Art. XII. — Les parties du territoire occupé, qui n'appartiennent pas aux territoires mentionnés dans le troisième *Universel* (1) ukrainien du 8 novembre 1917, seront évacuées par les forces militaires allemandes au plus tard lors de la conclusion de la paix générale, en tant que d'ici là la paix n'aurait pu être conclue entre la Russie et l'Ukraine.

L'évacuation de la ligne du chemin de fer Rostow-Woronesch ainsi que du territoire occupé situé à l'Est de cette ligne, et d'une zone frontière convenable située à l'Ouest de cette ligne, comprenant la ville de Rostow, s'effectuera aussitôt que la demande en aura été faite par la Russie. Jusqu'à l'évacuation l'Allemagne autorisera, sur la portion de cette voie située sur le territoire occupé, le transport de céréales et d'autres marchandises pour le gouvernement russe et sous la surveillance de fonctionnaires russes. La même disposition s'applique aux portions des lignes de chemin de fer Taganrog-Rostow et Taganrog-Koursk, situées sur le territoire occupé, pendant la durée de l'occupation.

Tant que le bassin du Donetz demeurera occupé par les troupes allemandes, en vertu de l'article XI et de l'article XII, alinéa 1er, la Russie recevra mensuellement sur les quantités de charbon extraites de ce bassin une quantité de tonnes trois fois plus considérable que les quantités de pétrole brut ou de produits dérivés du pétrole provenant de la région de Bakou qu'elle cède à l'Allemagne, en vertu de l'article XIV, alinéa 3, et une quantité de tonnes quatre fois supérieure aux livraisons d'essence qui seront comprises dans ces fournitures. En tant que le charbon extrait du bassin du Donetz ne serait pas suffisant, ou devrait être employé à d'autres usages, il serait remplacé par du charbon allemand.

Chapitre VI. — Caucase.

Art. XIII. — La Russie donne son assentiment à la reconnaissance par l'Allemagne de la Géorgie comme Etat indépendant.

(1) N. D. L. D. — On désignait autrefois sous ce nom les lettres que le Roi de Pologne adressait aux seigneurs. Par extension on appela ainsi en Pologne et en Ukraine un manifeste émanant des autorités du pays.

Art. XIV. — L'Allemagne ne prêtera son appui à aucune tierce puissance, lors d'opérations militaires éventuelles au Caucase, en dehors de la Géorgie ou des territoires mentionnés à l'article IV, alinéa 3, du traité de paix.

Elle s'employera en outre pour que les forces militaires d'une tierce puissance ne dépassent pas au Caucase la ligne suivante : la Coura, depuis son embouchure jusqu'à Pétropawlowskojo ; à partir de cet endroit, la limite du district de Schemacha, jusqu'à Agrioba ; ensuite une ligne droite allant jusqu'au point où les limites des districts de Bakou, Schemacha et Couba se rencontrent ; puis la limite du Nord du district de Bakou jusqu'à la mer.

La Russie favorisera de tout son pouvoir, dans le district de Bakou, la production du pétrole brut et des produits dérivés du pétrole, et elle cédera à l'Allemagne un quart des quantités extraites et tout au moins un minimum fixe de tonnage mensuel qui reste encore à déterminer. En tant que les quantités extraites dans le district de Bakou ne seraient pas suffisantes pour fournir ce tonnage, ou devraient être employées à d'autres destinations, elles seraient complétées par des quantités produites ailleurs. Le prix d'achat entrera en compte dans le prix des quantités de charbon à céder à la Russie en vertu de l'article XII, 3e alinéa, et, pour le surplus, il en sera tenu compte dans les fournitures des marchandises à faire à l'Allemagne par la Russie, en vertu de l'article 3, § 2, de l'accord financier germano-russe de ce jour.

Chapitre VII. — Traitement des navires de guerre russes et des approvisionnements russes saisis par les forces militaires allemandes après la conclusion de la paix.

Art. XV. — L'Allemagne reconnaît les droits de propriété de la Russie sur les navires de guerre russes saisis par les forces militaires allemandes après la ratification du traité de paix, sous réserve de l'accord à intervenir entre la Russie, l'Ukraine et la Finlande concernant la propriété de l'Etat de l'ancien Empire russe.

Les navires de guerre saisis resteront, jusqu'à la conclusion de la paix générale, sous la surveillance de l'Allemagne.

Art. XVI. — L'Allemagne reconnaît le droit pour la Russie à être indemnisée pour les approvisionnements russes, qui ont été saisis, en dehors de l'Ukraine et de la Finlande, par les forces militaires allemandes, après la conclusion de la paix. Cette indemnité entrera en ligne de compte dans le règlement des obligations financières de l'Allemagne et de la Russie résultant du traité additionnel au traité de paix.

Chapitre VIII. — Dispositions finales.

Art. XVII. — Le présent traité complémentaire sera ratifié et les actes de ratification seront échangés à Berlin avant le 6 septembre 1918.

Le traité entrera en vigueur le jour de l'échange des actes de ratification.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé le présent traité complémentaire et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait en double original à Berlin, le 27 août 1918.

(L. S.) von Hintze. (L. S.) Kriege. (L. S.) A. Joffe.

842

Allemagne et République fédérale russe des Soviets. — Accord financier, complémentaire au traité germano-russe additionnel au traité de paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Turquie et la Russie, signé a Berlin le 27 aout 1918 (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 7 septembre 1918, édition du matin).

En vertu de l'article XXXV, alinéa 2, du traité germano-russe, additionnel au traité de paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Russie d'autre part,

Les plénipotentiaires de l'Empire allemand,

Le secrétaire d'État des affaires étrangères, Conseiller impérial intime et effectif, contre-amiral hors cadres, Paul von Hintze, et

Le directeur aux affaires étrangères, Conseiller impérial intime et effectif, Dr Johannes Kriege,

Ainsi que le plénipotentiaire de la République fédérale russe des Soviets :

Le représentant diplomatique de la République des Soviets près le gouvernement impérial allemand, M. Adolf Joffe,

Ont convenu de régler les obligations financières de l'Allemagne et de la Russie résultant du traité additionnel germano-russe, la restitution des dépôts et des sommes en comptes courants en banque des deux parties et d'égaliser certaines divergences existant entre les régimes économiques des deux parties. A cet effet, et tenant compte des dispositions arrêtées par le gouvernement russe concernant l'annulation des emprunts et des garanties de l'État russe, ainsi que la nationalisation de certains biens se trouvant en Russie, ils ont décidé de conclure un accord complémentaire au traité additionnel germano-russe.

Les plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

Chapitre premier. — Obligations financières de l'Allemagne et de la Russie résultant du traité germano-russe additionnel au traité de paix.

Article 1er. — Les dispositions suivantes du traité germano-russe additionnel au traité de paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part et la Russie d'autre part, sont abrogées :

Article II ; Article VIII, en tant qu'il s'applique au service public de la dette russe y compris les garanties de l'État ; Article IX, § 1, alinéa 2, en tant qu'il ne traite pas de la remise des taxes dues ; Article IX,§ 3,deuxième moitié de la phrase ; Article XII,alinéa 2, 2e phrase, première moitié de la phrase ; Articles XIII à XV ; Article XVI, alinéa 1er ; Article XVI, alinéa 2, en tant qu'il concerne les expropriations russes faites avant le 1er juillet 1918 ; et Article XVII, § 3 et § 4, alinéa 2.

Art. 2. — En vue d'indemniser les Allemands lésés par les mesures prises par le gouvernement russe, tout en tenant compte des réclamations russes correspondantes présentées en contre-partie et en faisant état de la valeur des approvisionnements réquisitionnés en Russie par les forces allemandes après la conclusion de la paix, la Russie payera à l'Allemagne une somme de six milliards de marks.

Art. 3. — Le payement des six milliards de marks mentionné à l'article 2 se fera de a façon suivante :

§ 1. — Une somme de 1 milliard 1/2 de marks sera payée par la remise de :

245.564 kilogrammes d'or fin et
545.440.000 roubles en billets, dont :
363.628.000 roubles en coupures de 50, 100 ou 500 roubles,
181.812.000 roubles en coupures de 250 ou 1000 roubles.

La remise se fera en cinq versements partiels :

42.860 kilogrammes d'or fin et
90.900.000 roubles en billets dont :
60.600.000 roubles en coupures de 50, 100 ou 500 roubles,
30.300.000 roubles en coupures de 250 ou 1.000 roubles.

Quatre versements les 30 septembre, 31 octobre, 30 novembre et 31 décembre 1918, comportant chacun :

50.676 kilogrammes d'or fin et
113.635.000 roubles en billets dont :
75.757.000 roubles en coupures de 50, 100 ou 500 roubles,
37.878.000 roubles en coupures de 250 ou 1.000 roubles.

Les versements partiels se feront à Orcha ou à Pokov, entre les mains des fondés de pouvoirs du gouvernement allemand ; les fondés de pouvoirs établiront à la réception une quittance provisoire qui, après achèvement de l'essai et du comptage de l'or et des billets, sera remplacée par une quittance définitive.

§ 2. — Une somme de 1 milliard de marks sera représentée par des livraisons de marchandises russes, conformément à l'accord particulier qui interviendra à ce sujet. Il sera livré 50 millions de marks en marchandises avant chacune des échéances du 15 novembre et du 31 décembre 1918, 150 millions de marks en marchandises avant chacune des échéances des 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre 1919, 300 millions de marks en marchandises avant l'échéance du 31 mars 1920. Si les livraisons ne peuvent être faites dans ces délais, la somme faisant défaut à chaque échéance sera compensée aussitôt soit en billets allemands de la Banque d'Empire. à leur valeur nominale, soit en or fin et en billets russes (en roubles) dans la proportion de 3 contre 2, et à un cours qui sera fixé chaque fois.

§ 3. — Une somme de 2 milliards 1/2 de marks sera compensée par la remise, avant le 31 décembre 1918, de titres d'un emprunt portant intérêts à 6 0/0 à dater du 1er janvier 1919, et s'amortissant à raison de 1/2 0/0 l'an, plus une somme équivalente aux intérêts correspondant à la partie de l'emprunt déjà amortie. Cet emprunt sera émis par le gouvernement russe en Allemagne, pour le montant nominal de la somme indiquée, et les conditions de cet emprunt formeront une partie intégrante du présent accord.

Seront affectés, en garanties de l'emprunt mentionné au premier alinéa, des revenus spécifiés de l'État et en particulier les redevances provenant de certaines concessions économiques à accorder à des Allemands. Des garanties seront déterminées en détail par une convention spéciale, de manière à ce que les revenus annuels saisis provenant de ces garanties dépassent d'au moins 20 0/0 le montant annuel des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt.

§ 4. — En ce qui concerne le solde restant d'un milliard de marks, une convention spéciale demeure réservée en tant que ce payement ne sera pas assuré, avec l'assentiment de l'Allemagne, par l'Ukraine et la Finlande, lors des arrangements financiers que ces pays concluront avec la Russie.

Art. 4. — Les biens allemands situés en Russie, qui auront été expropriés avant le 1er juillet 1918 au profit de l'Etat ou d'une commune ou qui auront cessé de quelque manière que ce soit d'être à la libre disposition de leurs possesseurs, seront restitués à ces derniers sur leur demande, contre remboursement de l'indemnité qu'ils auront reçue sur la somme spécifiée à l'article 2, en tenant compte de toute amélioration ou dépréciation éventuelle et à condition que ces biens ne demeurent pas propriété de

l'Etat ou de la commune, ou que des habitants du pays ou des ressortissants d'un tiers pays n'aient pas été l'objet, ou aient cessé d'être l'objet, d'expropriations ou de toute atteinte quelconque à des biens de même nature. La demande de restitution sera présentée dans le délai d'une année, à partir du moment où celle-ci peut être introduite.

Art. 5. — Subsistent, sans modification, les dispositions de l'article VIII du traité additionnel au traité de paix, en tant que cet article ne se rapporte pas au service de la dette publique de Russie ; de l'article XVI, deuxième alinéa, en tant que cet article a trait aux expropriations russes postérieures au 1er juillet 1918 ; de l'article XIX, 1er alinéa, 2e phrase ; de l'article XXII, 1re phrase, et des articles XXVIII à XXXII. Un nouvel accord demeure réservé au sujet du payement et des garanties concernant les obligations financières résultant de ces dispositions, en tant que ces points ne sont pas déjà réglés au chapitre III du présent accord.

Art. 6. — Les parties contractantes se fourniront réciproquement tous les renseignements nécessaires pour établir les dommages privés subis par leurs ressortissants sur le territoire dépendant de l'autre partie ; elles satisferont également à toute requête tendant à établir les preuves de ces dommages.

Chapitre II. — Restitution des dépôts et des sommes en compte courant en banque appartenant aux deux parties.

Art. 7. — Chacune des parties contractantes veillera à ce que les biens (dépôts en banque) conservés sur son territoire dans les banques et établissements financiers, appartenant à des ressortissants de l'autre partie, y compris les fonds ou les titres consignés dans une caisse centrale de consignations auprès d'un curateur officiel, ou dans toute autre caisse de dépôts officiellement autorisée, soient délivrés aux ayants droit sur demande, et que ces derniers puissent les transférer sur le territoire de leur Etat d'origine, en franchise des taxes et droits perçus par l'Etat.

Chacune des parties contractantes considérera, sans autre formalité, les dépôts en banque conservés sur son territoire comme des dépôts appartenant aux ressortissants de l'autre partie, au sens du 1er alinéa, lorsqu'ils seront inscrits au nom d'un de ces ressortissants. Dans tous les autres cas, il faudra faire établir spécialement la preuve qu'il s'agit de dépôts appartenant aux ressortissants de l'autre partie. Toute contestation éventuelle à ce sujet sera tranchée, sur demande, par une Commission se composant d'un représentant pour chacun des deux gouvernements et d'un arbitre neutre.

Des Commissions telles que celles prévues au 2e alinéa seront constituées à Berlin, Moscou et Saint-Pétesbourg aussitôt après l'entrée en vigueur du présent accord ; les arbitres seront désignés par les consuls de Suède de ces villes, sous réserve de l'approbation du gouvernement royal suédois.

Art. 8. — Chacune des parties contractantes veillera à ce que les banques et établissements financiers situés sur son territoire payent sur demande aux ayants droit, aussitôt après l'entrée en vigueur du présent accord, les créances échues (somme en compte courant en banque) appartenant aux ressortissants de l'autre partie, sans invoquer le moratoire prévu à l'article VII § 3, premier alinéa, première phrase, du traité additionnel au traité de paix. Les ayants droit auront en outre liberté de transférer sur le territoire de leur pays d'origine les sommes touchées en franchise de taxes ou droits perçus par l'Etat.

Les dispositions de l'article 7, deuxième et troisième alinéas, s'appliquent, en ce qui les concerne, aux sommes en compte courant en banque, désignées dans le premier alinéa.

Art. 9. — Afin de hâter autant que possible la restitution prévue aux articles 7 et 8 des dépôts et des sommes en compte courant en banque des deux parties, chaque partie contractante désignera immédiatement un Commissaire d'Etat, auquel les ressortissants de cette partie pourront notifier leurs revendications jusqu'au 31 janvier 1919. Les deux

Commissaires se communiqueront réciproquement ces notifications, la première fois au plus tard le 25 septembre 1918, la seconde fois au plus tard le 15 novembre 1918, et la troisième fois au plus tard le 15 février 1919 ; ils veilleront à ce que la restitution correspondante des dépôts et des sommes en compte courant en banque s'effectue les 25 octobre 1918, 31 décembre 1918 et 31 mars 1919 à Berlin pour l'Allemagne et à Moscou pour la Russie et, en tant que les revendications devront être examinées, d'après l'article 7, 2e alinéa, et d'après l'article 8, 2e alinéa, par une Commission mixte, aussitôt après la décision à intervenir de cette Commission.

Autant que des droits revenant aux banques ou à des tiers sur ces dépôts ou ces sommes en compte courant n'y font pas obstacle, chacune des parties contractantes veillera à ce que la restitution soit faite contre décharge de la personne au nom de laquelle le dépôt ou le compte courant est inscrit, ou qui sera reconnue qualifiée par une décision de la Commission prévue à l'article 7, 2e alinéa. Si une autre personne revendique le dépôt ou la somme en compte courant, en vertu d'un titre d'héritage, ou d'un droit de succession sur l'ensemble des biens d'une personne juridique, la quittance pourra être donnée par cette autre personne, si elle est un ressortissant de la même partie contractante que le premier ayant droit, et si sa qualification est attestée par une déclaration du Commissaire d'Etat de cette partie. Dans tous les autres cas, il faudra faire la preuve spéciale de la qualité auprès des banques ou établissements financiers, dans lesquels le dépôt est conservé ou le compte courant ouvert.

Les ayants droit voulant faire valoir leurs revendications en dehors de l'intermédiaire du Commissaire d'Etat, ne pourront s'adresser directement aux banques et établissements financiers qu'après le 25 octobre 1918, s'il s'agit de ressortissants de l'Allemagne, et après le 31 décembre 1918, s'il s'agit de ressortissants de la Russie.

Art. 10. — Les dispositions des articles 7 et 8 s'appliquent en ce qui les concerne aux dépôts en banque conservés et aux comptes courants en banque ouverts en Russie, appartenant à des ressortissants de la Courlande, de la Livonie, de l'Esthonie et de la Lithuanie, en particulier également aux fonds, titres et autres valeurs enlevés de ces territoires pendant la guerre, ainsi qu'aux dépôts et sommes en compte courant en banque conservés dans ces territoires et appartenant à des ressortissants de l'Etat russe, en y comprenant la banque d'Etat de Russie, comme successeur légal des banques russes privées nationalisées.

Chapitre III. — Egalisation de certaines divergences existant entre les régimes économiques des deux parties.

Art. 11. — Les biens des Allemands ne seront à l'avenir expropriés en Russie et leurs possesseurs ne pourront d'une manière quelconque être privés de leurs droits de disposition sur ces biens, que si l'expropriation ou toute autre atteinte à ces biens a lieu au profit de l'Etat ou d'une commune, en vertu d'une législation applicable à tous les habitants du pays et pour les ressortissants d'une tierce puissance, et pour tous les biens de même nature, et que si le possesseur est indemnisé aussitôt en espèces.

Le montant de l'indemnité à payer conformément au premier alinéa sera fixé par deux experts, dont l'un sera désigné par le gouvernement russe et l'autre par l'ayant droit. Si l'accord ne se faisait pas entre eux, ils s'adresseraient à un troisième expert comme arbitre, et la nomination de cet arbitre sera demandée, à défaut d'entente à cet égard, au consul de Suède du ressort.

Art. 12. — Tout bien qui aura été exproprié conformément à l'article 11, ou dont la disposition aura été d'une manière quelconque retirée à son propriétaire, sera restitué à ce dernier sur sa demande et contre remboursement de l'indemnité qui lui aura été versée, en tenant compte de toutes les améliorations ou dépréciations éventuelles, si ce bien n'est pas demeuré propriété de l'Etat ou de la commune, ou si l'aliénation ou l'atteinte quelconque à des biens de même nature se trouve être supprimée à l'égard des nationaux ou des ressortissants d'un pays tiers. La demande de restitution devra être formée dans le délai d'un an à partir du moment où celle-ci peut être présentée.

Art. 13. — Les dispositions de l'article 11, 2e alinéa, et de l'article 12 sont applicables aux biens allemands situés en Russie, qui ont été expropriés après le 1er juillet 1918 et avant l'entrée en vigueur du présent accord, ou dont la libre disposition aura été d'une manière quelconque retirée à leurs possesseurs.

La demande de restitution peut être également présentée, dans les cas prévus au premier alinéa, si des nationaux ou des ressortissants d'un pays tiers n'ont pas été l'objet d'expropriations ou d'une atteinte quelconque à des biens de même nature. Cette demande sera présentée dans le délai d'un an après l'entrée en vigueur du présent accord.

Art. 14. — Les créanciers allemands pourront exiger le payement de leurs créances antérieures au 1er juillet 1918, aussitôt après leur échéance, au moyen de fonds pris sur les comptes créditeurs de leurs débiteurs, déposés dans les banques russes, si leur créance est reconnue régulière aussi bien par le débiteur que par la banque. La reconnaissance du débiteur peut être remplacée par une décision des tribunaux ayant force de loi. Si la banque conteste la validité de la créance, les Commissions de Moscou et de Saint-Pétersbourg, prévues à l'article 7, 3e alinéa, se prononcent à ce sujet.

Art. 15. — La convention germano-russe sur les successions du 31 octobre/12 novembre 1874 reste en vigueur, sous cette condition que, pour toute succession ouverte depuis la réforme du droit successoral, en Russie, les dispositions prévues pour les biens mobiliers s'appliqueront également aux biens immobiliers, qu'un impôt ne pourra être perçu sur la succession que par l'État d'origine du de cujus, et que, tant qu'en Russie le droit de succession sera supprimé ou considérablement restreint, la convention ne pourra être dénoncée.

Les parties contractantes se réservent d'ailleurs de remplacer par de nouvelles dispositions, plus en rapport avec les circonstances actuelles, celles des dispositions particulières de la convention sur les successions, qui ne sont pas justifiées en pratique.

Chapitre IV. — Dispositions finales.

Art. 16. — Le présent accord sera ratifié et les actes de ratification seront échangés à Berlin avant le 6 septembre 1918.

L'accord entre en vigueur le jour de l'échange des actes de ratification.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé le présent accord et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait en double original à Berlin le 27 août 1918.

(L. S.) Von Hintze.
(L. S.) Kriege. (L. S.) A. Joffe.

Annexes a l'accord financier.

Législation russe relative à l'annulation des emprunts d'États et à la nationalisation de certains biens.

I

Annulations des emprunts d'Etat.

1°) *Décret sur l'annulation des emprunts d'Etat adopté en séance du Comité central exécutif du* 21 *janvier* 1918 (*Pravda* du 26 janvier / 8 février 1918).

1° Tous les emprunts d'État conclus par les gouvernements des propriétaires et de la bourgeoisie russe et énumérés dans la liste qui sera publiée ultérieurement, sont annulés à partir du 1er décembre 1917. Les coupons desdits emprunts à l'échéance de décembre ne sont pas valables.

2° Sont également annulées toutes les garanties données par lesdits gouvernements sur les emprunts des différentes entreprises et institutions.

3° Sont annulés d'une manière absolue et sans aucune exception tous les emprunts à l'étranger.

4° Les obligations à court terme et les séries de la Trésorerie d'Etat restent en vigueur. Les intérêts y afférents ne seront pas payés et les titres eux-mêmes circuleront à l'égal des billets de banque.

5° Les citoyens petits porteurs d'emprunts intérieurs d'Etat, annulés pour une somme ne dépassant pas 10.000 roubles (valeur nominale), recevront en échange des certificats nominatifs du nouvel emprunt de la République Socialiste Fédérative des Conseils de Russie pour une somme qui ne dépassera pas 10.000 roubles.

Les conditions de l'emprunt seront déterminées ultérieurement.

6° Les dépôts dans les caisses d'épargne de l'Etat et les intérêts y afférents sont intangibles. Toutes les obligations des emprunts annulés appartenant aux caisses d'épargne sont remplacées par une inscription au Livre de la Dette de la République Socialiste Fédérative des Conseils de Russie.

7° Les coopératives, les municipalités et autres institutions démocratiques ou d'utilité publique, possédant des obligations des emprunts annulés, seront indemnisées sur les bases élaborées par le Conseil supérieur de l'Economie nationale conjointement avec les représentants desdites institutions, s'il est prouvé que les obligations ont été acquises avant la publication du présent décret.

Remarque. — Les organes locaux du Conseil supérieur de l'Economie nationale détermineront quelles sont les institutions qui entreront sous la dénomination de « démocratiques » ou d' « utilité publique ».

8° La direction générale des opérations de liquidation des emprunts d'Etat est assumée par le Conseil Supérieur de l'Economie nationale.

9° La Banque d'Etat est chargée de toutes les opérations de liquidation des emprunts et elle doit immédiatement procéder à l'enregistrement de tous les divers possesseurs d'obligations des emprunts d'Etat ainsi que des autres valeurs mobilières soumises ou non à l'annulation.

10° Les Conseils des députés, soldats, ouvriers et paysans formeront avec les Conseils locaux de l'Economie nationale une Commission chargée de déterminer quels sont les citoyens qui devront être considérés comme « petits porteurs ».

Ces Commissions auront le droit d'annuler en totalité les économies réalisées autrement que par le travail, même si ces économies ne dépassent pas la somme de 5.000 roubles.

Le 21 janvier 1918.

Le Président du Comité central exécutif,
SVERDLOFF.

2°) *Décision réglementant l'application des décrets d'annulation des emprunts d'État et autres valeurs mobilières* (*Journal officiel* du gouvernement des ouvriers et paysans du 7 mars 1918).

1. — Les porteurs d'emprunts d'Etat, d'actions et autres valeurs mobilières annulés pour une somme supérieure à 10.000 roubles, mais inférieure à 25.000 roubles, conservent le droit de toucher une rente viagère sur la somme de 10.000 roubles aux mêmes conditions que les porteurs de titres pour une somme ne dépassant pas 10.000 roubles.

2. — Dans la liste des emprunts d'Etat annulés mentionnée dans le décret du 21 janvier 1918 entrent tous les emprunts d'Etat sans exception, émis avant le 25 octobre 1917, sauf les coupures de l'emprunt de la Liberté qui ne dépassent pas 100 roubles.

3. — Les obligations de la Trésorerie d'État émises à l'étranger avant le 25 octobre 1917 sont annulées.

4. — Dans les personnes visées au paragraphe 1 des présentes ne sont compris que les porteurs de titres annulés émis sur le marché intérieur russe et se trouvant actuellement en Russie.

5. — Les personnes possédant dans les coffres-forts de l'or pour une somme ne dépassant pas 10.000 roubles et qui ne possèdent pas d'autres économies, dépassant les chiffres indiqués à l'article 1, recevront une rente viagère au taux ordinaire établi pour les caisses d'épargne.

6. — Conformément à la déclaration des porteurs de titres annulés pour une somme ne dépassant pas 10.000 roubles, et aussi des personnes visées aux articles 1 et 5 des présentes, en échange de l'allocation d'une rente viagère, la Banque d'Etat ou ses succursales ou bureaux transfèrent à leur nom dans les caisses d'épargne locales les sommes leur revenant.

Pour la Section de la politique économique
du Conseil Supérieur de l'Economie nationale,
V. MILIOUTINE ; J. LARINE.

II

Nationalisation de certains biens.

1°) *Décret de confiscation des capitaux des actionnaires dans les ex-banques privées* (*Journal officiel* du 26 janvier/8 février 1918).

Ayant en vue l'élimination complète de la gestion des affaires de la Banque nationale de la République russe actuellement constituée, des capitalistes possédant les actions des banques privées supprimées, et poursuivant ainsi la liquidation du régime de l'omnipotence des banques, le Conseil des Commissaires décide que :

1° Les capitaux des actionnaires des ex-banques privées (capital social, fonds de réserve et fonds spéciaux) sont transférés en la possession de la Banque nationale de la République russe, par voie de confiscation totale.

2° Toutes les actions des banques sont annulées et tout payement de dividendes y relatifs est absolument suspendu.

3° Toutes les actions des banques doivent être immédiatement présentées par leurs porteurs actuels aux succursales locales de la Banque d'Etat.

4° Les propriétaires des actions des banques ne les ayant pas par devers eux sont tenus de remettre dans la succursale de la Banque d'Etat les listes enregistrées des actions de banques qu'ils possèdent avec l'indication exacte du lieu de leur dépôt.

5° Les porteurs d'actions des banques ne présentant pas les actions (§ 3) ou ne communiquant pas leur liste enregistrée (§ 4) dans le délai des deux semaines qui suivront le jour de la publication du présent seront punis de la confiscation totale de tous leurs biens.

6° Toutes les opérations et transferts d'actions des banques sont absolument interdits. Tous les participants à ces actes et opérations prohibés sont passibles d'emprisonnement pour un délai de deux années

Le Président du Conseil des Commissaires du peuple :
OULIANOFF (LÉNINE).

2°) *Décret sur la nationalisation de la flotte du commerce* (*Journal officiel* du 26 janvier/8 février 1918).

Le Conseil des Commissaires du peuple a décidé :

1° De déclarer propriété nationale indivisible de la République des Conseils les entreprises de navigation appartenant aux sociétés anonymes, sociétés par part, marine du commerce et entreprises particulières, possédant des navires de mer et de rivière de tous types servant au transport des marchandises et des passagers, avec tous biens, meubles et immeubles, actif ou passif, de ces entreprises.

2° Ne sont pas déclarés propriété de la République :

(a) les navires servant à la petite industrie et ne donnant à leurs propriétaires que des ressources de vie normale et appartenant à des petites entreprises fondées sur les principes de la coopération ouvrière.

(b) les navires servant à la pêche à la baleine, à la pêche, aux sociétés de pilotage, aux municipalités et aux communes, ainsi que tous les bâtiments qui ne sont pas appropriés au transport des marchandises et des passagers, à l'exception des cas où ils appartiennent à des sociétés anonymes.

3° Le Conseil des Commissaires du peuple charge le Pouvoir des Conseils, sur place, conjointement avec les organisations professionnelles ouvrières de navigation, les sections du Conseil de l'Union des marins de Russie et de la flotte de commerce fluviale, et en contact avec les organes économiques des Conseils (Conseils locaux de l'Économie nationale, Comités économiques, etc...), de prendre immédiatement toutes mesures pour la garde des navires et de tous les biens devenant la propriété de l'Etat conformément au paragraphe 1er.

Remarque. — Dans les ports maritimes, la réalisation de ces mesures est assurée par les Conseils et les sections du Conseil de l'Union des marins de Russie et, à défaut, par les Comités de port.

4° Les institutions et organisations indiquées dans le paragraphe précédent doivent nommer provisoirement des Commissaires dans les bureaux et agences, importants ou non, des entreprises de navigation.

Ne pas suspendre le travail dans les bureaux et agences et, en particulier, pour la réparation des navires, exiger la prolongation du travail des employés sous la menace de traduction devant le tribunal révolutionnaire.

Les Commissaires nommés dans les bureaux ont le droit de disposer de toutes les ressources financières des entreprises et sont tenus de prendre les mesures voulues pour le payement aux ouvriers des entreprises de leur salaire dans les formes antérieures et l'ouverture des crédits pour les réparations, etc...

5° Les conditions détaillées et le mode de naturalisation des entreprises de navigation seront réglés par décret spécial.

6° Le présent décret sera mis en vigueur et transmis sur place par télégraphe.

Le Président du Conseil des Commissaires du peuple :
OULIANOFF (LÉNINE).

3°) *Décret du Conseil des Commissaires du peuple sur la confiscation de certaines entreprises commerciales et industrielles* (*Izvestia du Comité central exécutif*, 30 juin 1918).

Dans le but de lutter décisivement contre le désordre économique et de consolider la dictature de la classe ouvrière et de la classe pauvre du village, le Conseil des Commissaires a décrété de :

1° Déclarer propriétés de la République fédérative socialiste russe des Conseils les entreprises industrielles et commerciales industrielles indiquées ci-dessous se trouvant sur le territoire de la République des Conseils, avec tous leurs capitaux et leurs biens sous quelque forme que ce soit.

Dans l'industrie minière.

1. — Toutes les entreprises appartenant à des sociétés anonymes et à des compagnies avec parts dans les bénéfices, extrayant des minéraux et du combustible (charbon, lignite, schistes inflammables, anthracite, etc...).

2. — Toutes les entreprises appartenant à des sociétés anonymes et à des compagnies avec parts extrayant les minerais de fer et de cuivre.

3. — Toutes les entreprises occupées à l'extraction du platine.

4. — Toutes les entreprises extrayant le fer wolfram.

5. — Toutes les entreprises minières d'argent, de plomb et de zinc.

6. — Toutes les entreprises de l'industrie de l'asbeste.

7. — Les entreprises suivantes de l'extraction de l'or :

a) la Société de la Lena,

b) la Société anonyme des placers de Kotchkar et de toutes les entreprises du système Kotchkar,

c) la Compagnie des industriels de l'or de l'Amour,

d) la Société des industriels de l'or du Haut-Amour,

e) la Société russe des producteurs de l'or,

f) la Société russe de Feder,

g) la Société du Sud Sibérien,
h) la Compagnie d'Amgoun,
i) la Société de Miass,
j) l'extraction de l'or du Sud de l'Altaï,
k) la Société anonyme des mines d'or d'Olk,
l) la Société « Altaï » de l'extraction de l'or,
m) la Société de « Bas-Sebentch »,
n) la Compagnie des industriels de l'or Tsimanak,
o) la Société des placers Marie,
p) la Société « Eltzoff et Lévachoff »,
q) la Société anonyme « Drava »,
r) la Compagnie d'extraction d'or Okhotsk,
s) la région aurifère « Aidirli Kvarke »,
t) la Compagnie forestière moscovite,
u) la Compagnie minière transouralienne.
8. — Les entreprises suivantes de l'extraction du sel :
a) la Société de production saline du lac Kouli,
b) les salines de Molla-Karra,
c) toutes celles d'Oussol.

Dans l'industrie de la métallurgie et du travail des métaux.

9.— Toutes les entreprises appartenant à des sociétés anonymes et à des compagnies ayant des capitaux de fondation se montant à 1 million et plus de roubles, de même que toutes les grosses entreprises, dont la valeur totale des biens d'après le dernier bilan s'élève à 1 million et plus, occupées de l'une ou de plusieurs des productions suivantes : fonte, fer et cuivre à l'état brut ; obtention d'objets à demi-fabriqués et transformation de ces objets par le moyen du laminage, de la traction, de l'emboutissage et des réactions chimiques ; construction de machines de toutes sortes (moteurs, machines-outils, machines agricoles, etc...), d'avions, de véhicules mécaniques, construction de bateaux, de locomotives et de wagons, de ponts et de bâtiments en fer ; préparation des instruments de précision pour la fabrication des armes à feu, des mitrailleuses, des canons et de leurs éléments, production d'armatures métalliques ; production de différents objets métallurgiques ; à l'exclusion de celle des freins à air.

10. — En outre, indépendamment de l'importance du capital de fondation, sont déclarées propriétés de la République toutes les entreprises fabriquant des objets quelconques en métal et présentant des cas uniques de production des objets donnés dans les limites de la République fédérative russe.

Pour l'industrie textile.

11. — Toutes les entreprises appartenant à des sociétés et à des compagnies travaillant le coton et n'ayant pas un capital inférieur à 1 million de roubles.

12. — Toutes les entreprises appartenant à des sociétés et à des compagnies transformant le lin, la laine, la soie et le jute, de même que les teintureries ayant un capital de fondation de plus de 500.000 roubles.

13. — Toutes les entreprises appartenant à des sociétés anonymes et à des compagnies travaillant la bourre de chanvre et possédant un capital de fondation de plus de 200.000 roubles.

Dans l'industrie électro-technique.

14. — Toutes les stations électriques appartenant à des sociétés anonymes ou à des compagnies vendant l'énergie électrique et ayant un capital de fondation de plus d'un million de roubles.

15. — Toutes les usines électriques appartenant à des sociétés anonymes ou à des compagnies, fabriquant des dynamos, des moteurs électriques, des transformateurs, des ins-

truments de mesure de courants et d'autres objets de l'industrie électrique, avec un capital supérieur à un million de roubles.

16. — Toutes les fabriques de câbles appartenant à des sociétés ou compagnies et ayant un capital de fondation de plus d'un million de roubles.

Dans l'industrie du bois.

17. — Toutes les scieries appartenant à des sociétés et à des compagnies avec un capital de plus d'un million de roubles.

18. — Toutes les entreprises de l'industrie du bois employant un outillage mécanique et appartenant à des sociétés et à des compagnies.

Dans la fabrication du tabac.

19. — Toutes les entreprises appartenant aux sociétés et compagnies possédant des fabriques de tabac au capital de fondation supérieur à 500.000 roubles d'après les données de 1914, et des fabriques de tabac inférieur (nakhorka) avec un capital de plus de 300.000 roubles d'après les données de 1914.

Dans l'industrie du caoutchouc.

20. — Toutes les entreprises de cette industrie.

Dans les industries du verre et de la céramique.

21. — Toutes les entreprises des sociétés et compagnies possédant des fabriques de verre, de cristal, de miroirs, de porcelaine, de faïence et vaisselle, de verre de bouteilles et de laboratoires, de céramique, de majolique et de terre cuite, avec un capital de fondation de plus de 500.000 roubles d'après les données de 1914.

Dans l'industrie du cuir.

22. — Toutes les entreprises des sociétés et compagnies possédant des fabriques de chaussures et de cuirs avec un capital supérieur à 500.000 roubles d'après les données de 1914.

Dans l'industrie du ciment.

23. — Toutes les entreprises des sociétés et compagnies possédant des fabriques de ciment et produisant plus de 500.000 tonneaux par an.

Moulins à vapeur.

24. — Tous les moulins à vapeur appartenant à des sociétés et à des compagnies avec un capital de fondation de 500.000 roubles.

Entreprises de bien-être local.

25. — Toutes les entreprises fournissant de l'eau, toutes les usines à gaz, tous les tramways à vapeur ou à chevaux, toutes les entreprises de canalisation deviennent sur tout le territoire propriétés de la République des Conseils des députés ouvriers et paysans.

Dans le domaine du transport par chemin de fer.

26. — Toutes les entreprises des sociétés de chemins de fer privés et de voies d'accès se trouvant en exploitation ou en construction.

Dans les autres branches de l'industrie.

27. — Toutes les entreprises des sociétés et des compagnies travaillant la cellulose et la pâte de bois.

28. — Toutes les entreprises des sociétés et des compagnies possédant des fabriques de papier-écolier, de carton, de cartonnage de tubes et de papier à cigarettes avec un capital de fondation d'au moins 300.000 roubles d'après les données de 1914.

29. — Toutes les entreprises des sociétés et des compagnies possédant des fabriques de graisses artificielles, de savon et de bougies avec un capital d'au moins un million de roubles, d'après les données de 1914, et possédant des fabriques de suif et d'huile végétale, avec un capital de fondation de plus de 500.000 roubles, d'après les données de 1914.

30. — Toutes les entreprises des sociétés et des compagnies possédant des fabriques : 1°) d'essences minérales, 2°) de calcium et de carbure de calcium et 3°) de charbons artificiels, avec un capital de plus de 500.000 roubles, d'après les données de 1914.

31. — Toutes les entreprises de la Société anonyme de Pétrograd, transformant les os.

32. — Les entreprises 1°) de la Société anonyme pour la fabrication et la vente de la poudre (Vinner), 2°) la Société russe pour la fabrication et la vente de la poudre (Shusselbourg), 3°) les fabriques de poudre de la Société anonyme Baranowsky.

Remarques. — I. — Le calcul des capitaux de fondation des sociétés anonymes et des compagnies à parts dans les bénéfices se fait, à moins d'indications contraires, d'aprés les données de l'exercice 1916 ou de la période d'exercice qui finit en 1916. En cas d'installation d'une entreprise après 1916, le calcul est fait d'aprés les dernières données de l'année d'approbation des statuts de cette entreprise.

II. — L'organisation de l'administration des entreprises nationalisées est confiée d'urgence aux sections correspondantes du Conseil supérieur de l'Economie nationale qui l'élaborera et la mettra en pratique en observant tous les décrets publiés antérieurement sous ce rapport par le bureau du Conseil supérieur.

En ce qui concerne les entreprises mentionnées dans le paragraphe 24 du chapitre I de ce décret (moulins à vapeur), l'opération est confiée au Commissariat de l'Approvisionnement qui devra exécuter toutes les exigences antérieures des décrets sur la nationalisation.

Par rapport aux entreprises rappelées dans le paragraphe 25 (entreprises de bien-être local), ladite opération est à la charge des Conseils locaux des députés ouvriers et paysans.

Quant aux entreprises citées dans le paragraphe 26 (chemins de fer), la nationalisation est effectuée par le Commissariat des Ponts et Chaussées, sous l'approbation définitive du Conseil des Commissaires du peuple.

III. — Jusqu'à la publication des dispositions prises pour chacune des entreprises par le Conseil supérieur économique, les entreprises déclarées propriétés nationales par le présent décret sont reconnues affermées gratuitement par leurs anciens propriétaires ; les Conseils d'administration et les ex-possesseurs continuent à leur fournir des ressources sur les anciennes bases et reçoivent d'elles des revenus comme par le passé.

IV. — A partir du moment de la publication du décret des membres du Conseil d'administration, les directeurs et les autres administrateurs des entreprises nationalisées répondent devant la République des Conseils de l'intégrité et du bon état des entreprises ainsi que de la marche régulière du travail.

En cas d'abandon de leurs fonctions sans l'autorisation des organes requis du Conseil supérieur économique ou de négligences injustifiables dans la conduite des affaires de l'entreprise, les coupables répondent devant la République non seulement sur leurs biens personnels, mais encourent une lourde responsabilité pénale devant les tribunaux de la République.

V. — Tout le personnel employé, technique et ouvrier des entreprises sans exception, de même que les directeurs, les membres des Conseils d'administration et les administrateurs responsables sont déclarés au service de la République fédérative socialiste des Conseils et reçoivent leurs traitements d'après la norme existante au moment de la nationalisation des entreprises, sur les revenus et les fonds de roulement des entreprises.

En cas d'abandon de leurs postes par les membres du personnel technique et administratif des entreprises nationalisées, ces membres auront à répondre devant le tribunal révolutionnaire, selon toute la rigueur des lois.

VI. — Le séquestre est prononcé sur les capitaux personnels appartenant aux membres

des Conseils d'administration, aux actionnaires et aux propriétaires des entreprises nationalisées jusqu'à la solution de la question des rapports de ces sommes au capital et aux ressources de l'entreprise.

VII. — Tous les Conseils d'administration des entreprises nationalisées sont obligés de dresser d'urgence des bilans des entreprises au 1er juillet 1918.

VIII. — Le Conseil supérieur économique est chargé d'élaborer d'urgence et d'envoyer à toutes les entreprises nationalisées des instructions détaillées sur l'organisation de leur administration et sur la tâche des organismes ouvriers, en conformité avec la mise en pratique du présent décret.

IX. — Ne sont pas susceptibles de passage à la propriété de la République les entreprises appartenant aux sociétés et compagnies coopératives de consommateurs et à leurs groupes.

X. — Le présent décret entre en vigueur à partir du jour de la signature.

Moscou, le 28 juin 1918.

Le Président du Conseil : OULIANOFF (LÉNINE).
Les Commissaires du Peuple : TZOUCOUP, NOGUINE, RYKOFF.
Le gérant des affaires du Conseil des Commissaires : BONTCH-BROUEYITCH.
Le secrétaire du Conseil : CORBOUNOFF.

843

Allemagne et République fédérale russe des Soviets. — ACCORD DE DROIT PRIVÉ ET COMPLÉMENTAIRE AU TRAITÉ GERMANO-RUSSE, ADDITIONNEL AU TRAITÉ DE PAIX ENTRE L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE-HONGRIE, LA BULGARIE, LA TURQUIE ET LA RUSSIE, SIGNÉ À BERLIN LE 27 AOUT 1918 (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 7 septembre 1918, édition du matin).

En vertu de l'article XXXV, 2e alinéa, du traité germano-russe additionnel au traité de paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part et la Russie d'autre part (1) ;

Les plénipotentiaires de l'Empire allemand :

Le secrétaire d'Etat des affaires étrangères, Conseiller impérial intime et effectif, contre-amiral en non activité, Paul Hintze, et

Le directeur aux affaires étrangères, Conseiller impérial intime et effectif, Dr. Johannes Kriege ;

Ainsi que le plénipotentiaire de la République fédérale russe des Soviets :

Le représentant diplomatique de la République des Soviets auprès du gouvernemen impérial allemand, M. Adolf Joffé,

Ont convenu, en vue de l'exécution des dispositions de droit privé contenues dans le traité additionnel germano-russe, de régler les questions de droit soulevées par les traités, les chèques et les opérations de change (article VII, § 3, 2e alinéa), les droits de propriété industrielle (article IX), les délais de prescription (article X), ainsi que les décisions arbitrales de différends de droit civil et commercial, et de conclure à cet effet un accord complémentaire au traité additionnel germano-russe.

Les plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

(1) V. ce *Recueil*, t. III, p. 371.

Chapitre Ier. — Questions de droit relatives aux effets de commerce.

Article Ier. — Si la présentation d'un effet de commerce au payement, ou la levée du protêt, ou l'exécution de toute autre mesure nécessaire n'a pu se faire pendant la guerre par suite de prescriptions légales ou en raison d'un cas de force majeure, cette mesure devra être considérée comme prise en temps utile au profit des ressortissants des parties contractantes, si elle a été prise avant l'expiration du huitième mois qui suivra la ratification du traité de paix, ou, si l'empêchement a subsisté pendant ce délai, dans un délai de deux mois aprés que l'empêchement aura disparu, mais au plus tard, en tout cas, dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix entre l'Allemagne et la dernière grande puissance se trouvant en guerre avec l'Allemagne.

Si, du fait de la guerre, il est intervenu une disposition légale applicable au lieu de payement, accordant un nouveau délai pour la présentation de l'effet à l'encaissement et pour la levée du protêt, la présentation et la levée du protêt qui auront lieu dans les limites du nouveau délai et avant l'expiration du huitième mois qui suivra la ratification du traité de paix entre l'Allemagne et la Russie, devront être considérées, au profit des ressortissants des parties contractantes, comme faites à bonne date, même si le porteur de l'effet n'a pas subi d'empêchement durant le premier délai.

Art. 2. — Pour les effets, qui en vertu de l'article VII, § 3, 1er alinéa, du traité additionnel, n'ont pas à être payés avant l'expiration des six mois qui suivront la ratification du traité de paix, la présentation au payement, ainsi que la levée du protêt, faute de payement, seront considérées comme faites à bonne date, si ces opérations ont lieu pendant le septième ou le huitième mois qui suivra la ratification, ou si, par suite d'empêchement survenant dans ce délai, par cas de force majeure, elles ont lieu dans un délai de deux mois après que l'empêchement aura disparu, et au plus tard, en tout cas, dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix entre l'Allemagne et la dernière grande puissance en guerre avec l'Allemagne.

Art. 3. — L'interruption de relations postales directes avec le lieu où l'opération doit être effectuée sera spécialement considérée comme empêchement par cas de force majeure, au sens des articles 1 et 2.

Art. 4. — Si, dans les cas prévus aux articles 1 et 2, l'effet de commerce n'est pas présenté au payement, dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix, le débiteur peut se libérer des obligations attachées à l'effet, en déposant, aux risques et frais du porteur, le montant de l'effet, ainsi que les intérêts échus, à l'Office public désigné par la loi du lieu de payement.

Art. 5. — Les dispositions des articles 1 et 4 s'appliquent aux questions de droi relatives aux chèques.

Chapitre II. — Questions de droit relatives aux opérations de change.

Art. 6. — Les obligations résultant d'opérations de change à terme relatives en particulier au numéraire, aux lettres de change, chèques et versements, qui existaient au début de la guerre entre les ressortissants des Etats des deux parties peuvent être exécutées selon les conditions convenues et dans les délais fixés pour le payement des créances entre l'Allemagne et la Russie. S'il s'agit, dans les opérations à terme, de la monnaie d'un Etat avec lequel l'Allemagne se trouve encore en état de guerre, ces obligations devront être exécutées dans le délai de six mois après la ratification du traité de paix avec cet Etat.

Chapitre III. — Droits de propriété industrielle.

Art. 7. — Pour le payement des taxes échues, relatives aux droits de propriété industrielle et rétablies en vertu de l'article IX, § 1, 1er alinéa, du traité additionnel, il sera accordé aux ressortissants de chaque partie contractante, sur le territoire de l'autre partie, après suppression des délais et suppléments de délais légalement fixés, un délai de six mois après l'entrée en vigueur du présent accord.

Le payement des autres taxes échues avant l'entrée en vigueur de l'accord sera prorogé de la même manière.

Art. 8. — Le délai prévu à l'article IX, § 2, 1er alinéa, du traité additionnel, pour l'accomplissement d'un acte retardé par suite de la guerre, est prorogé jusqu'à l'expiration d'une année après la ratification du traité de paix entre l'Allemagne et la dernière grande puissance en guerre avec l'Allemagne.

Art. 9. — Si, sur le territoire de l'une des parties contractantes, un droit de propriété industrielle n'ayant pu être déclaré par suite des lois de la guerre, est déclaré dans le délai d'un an après la ratification du traité de paix entre l'Allemagne et la dernière grande puissance en guerre avec l'Allemagne, par celui qui a fait durant la guerre la déclaration régulière sur le territoire de l'autre partie, et s'il réclame la priorité en faveur de la déclaration antérieure, cette déclaration primera toutes les autres déclarations présentées entre temps et elle ne pourra être invalidée par des faits survenus dans l'intervalle.

Art. 10. — Les dispositions de l'article 9 ne s'appliquent pas aux prescriptions contenues dans la législation actuelle ou future des deux parties, d'après lesquelles la protection accordée aux objets de la nature indiquée peut être refusée, ou limitée dans l'intérêt public, ou retirée, ou demeurée inopérante vis-à-vis des tiers ayant utilisé de bonne foi un objet, entre le dépôt de la première et de la dernière déclaration.

Art. 11. — Le gouvernement russe se déclare prêt à entrer prochainement en négociations avec le gouvernement allemand au sujet de la protection réciproque de la propriété industrielle.

Chapitre IV.

Art. 12. — En vue de compléter les dispositions de l'article X du traité additionnel, il est entendu, en ce qui concerne la prorogation des délais de prescription et de présentation, que si l'ayant droit est empêché par cas de force majeure de faire valoir son droit avant l'expiration du délai prorogé, ce délai est, en faveur des ressortissants des parties contractantes, et sous réserve des prescriptions plus précises contenues dans les lois du pays, prorogé jusqu'à l'expiration de deux mois après la disparition de l'empêchement, mais sans pouvoir dépasser six mois après la ratification du traité de paix entre l'Allemagne et la dernière grande puissance en guerre avec l'Allemagne.

Les parties contractantes sont d'accord sur ce point, que la prorogation des délais prévue au premier alinéa et à l'article X du traité additionnel est également applicable aux poursuites à intenter par suite d'effets de commerce et de chèque.

Chapitre V. — Tribunaux d'arbitrage pour les différends de droit civil et commercial.

Art. 13. — Les différends de droit civil et commercial entre les ressortissants des Etats des deux parties peuvent, conformément aux dispositions suivantes, être soustraits à la compétence des tribunaux nationaux et soumis à la décision de tribunaux d'arbitrage.

Art. 14. — Les tribunaux d'arbitrage sont compétents pour des différends de droit entre les ressortissants des Etats de deux parties, en tant qu'il s'agit :

1° de demandes relatives à des biens, résultant de contrats conclus avant le 1er août 1914 ;

2° de demandes concernant les lettres de change ou chèques, tirés avant le 1er août 1914 ;

3° de demandes concernant des droits d'auteur ou des droits de propriété industrielle, reconnus avant le 14 août 1914.

Art. 15. — Au sens de l'article 14, seront respectivement considérées comme des Allemands ou des Russes, les personnes juridiques ou les sociétés qui ont leur siège en Allemagne ou en Russie. Exception est faite pour les personnes juridiques et les sociétés qui, par suite de participation de capitaux ennemis, de direction ou de surveillance ennemie, se trouvent sous séquestre ou en liquidation.

Une succession ouverte après le 29 mars 1918, permettant d'intervenir dans une action ou de revendiquer une créance, ne peut ni fonder, ni écarter la compétence du tribunal d'arbitrage.

Art. 16. — On ne peut porter une affaire devant le tribunal d'arbitrage que s'il s'agit, par voie de demande directe ou reconventionnelle, de l'une des actions spécifiées à l'article 14, et si l'une des parties sollicite que le litige soit jugé par ce tribunal.

Le demandeur ne peut solliciter le jugement du tribunal d'arbitrage qu'en déposant une requête auprès de ce tribunal. S'il la dépose devant un tribunal de droit commun, il perd, de ce fait, le droit de s'adresser au tribunal d'arbitrage.

Le défendeur doit demander que l'affaire soit portée devant le tribunal d'arbitrage dans sa réplique, au plus tard deux mois après que l'action aura été intentée. Si lors d'une affaire portée devant un tribunal de droit commun, on soulève une demande reconventionnelle, le demandeur doit proposer que le tribunal arbitral soit saisi de cette demande reconventionnelle lors de sa réponse à cette demande, au plus tard deux mois après que l'action reconventionnelle aura été intentée.

Le tribunal de droit commun transmettra au tribunal d'arbitrage les demandes tendant à porter une affaire devant ce dernier et attendra sa décision. Le tribunal d'arbitrage peut accueillir une instance, malgré la non observation des délais de deux mois prévus à l'alinéa 3, s'il n'a pas été possible de les observer, par suite de force majeure.

Le jugement du tribunal d'arbitrage décidant de sa compétence ou de son incompétence lie les tribunaux d'Allemagne et de Russie.

Art. 17. — Les tribunaux d'arbitrage appelés à se prononcer seront institués à Berlin et à Moscou.

Le tribunal d'arbitrage de Berlin est compétent, si le défendeur est domicilié en Allemagne, ou si, étant domicilié en dehors de l'Allemagne et de la Russie, il est ressortissant de l'État allemand.

Le tribunal d'arbitrage de Moscou est compétent si le défendeur est domicilié en Russie, ou si, étant domicilié en dehors de l'Allemagne et de la Russie, il est ressortissant de l'État russe.

Si par suite du fait que le défendeur a plusieurs résidences les deux tribunaux d'arbitrage se trouvent compétents, le demandeur a le choix de saisir l'un ou l'autre des tribunaux d'arbitrage. Il en est de même quand de plusieurs défendeurs engagés dans une action commune au sujet d'un litige, l'un est domicilié en Allemagne et l'autre en Russie.

Art. 18. — Le tribunal d'arbitrage doit examiner d'office sa compétence, et en particulier la nationalité des parties, et l'exactitude des affirmations de celles-ci qui servent de base à sa compétence.

Art. 19. — Les tribunaux d'arbitrage de Berlin et de Moscou sont composés de la façon, suivante :

L'Allemagne et la Russie nomment chacune pour chaque tribunal d'arbitrage un juge et un suppléant. Le gouvernement danois sera prié de nommer également, parmi ses nationaux, et pour chaque tribunal d'arbitrage, un juge et un suppléant. La nomination des juges est faite pour une durée de trois ans. Seront seuls susceptibles d'être nommés juges ceux qui sont qualifiés, dans leur État d'origine, pour être membres d'un tribunal collégial d'appel.

En plus des juges, on désignera sur la proposition de l'organe qualifié pour représenter la corporation des commerçants, deux juges de commerce pour chaque tribunal d'arbitrage, l'un désigné par l'Allemagne et l'autre par la Russie.

Les gouvernements des États intéressés conservent le droit de décider une augmentation du nombre des juges.

Art. 20. — Chaque partie contractante accordera aux juges et aux juges de commerce qui ne sont pas ses ressortissants, les privilèges et immunités diplomatiques.

Art. 21. — Dans chaque tribunal d'arbitrage, le juge nommé par le gouvernement danois remplit les fonctions de président.

Le président nomme les greffiers, les secrétaires et les employés subalternes nécessaires, sur la proposition du gouvernement du pays où siège le tribunal d'arbitrage.

Art. 22. — Les frais des tribunaux d'arbitrage sont supportés à part égale par l'Allemagne et par la Russie.

Art. 23. — Le tribunal d'arbitrage, pour rendre ses décisions, doit comprendre un juge danois, un juge allemand et un juge russe ; le juge danois préside. Sur la demande de l'une des parties, le président adjoindra au tribunal un juge de commerce allemand et un russe. Sur la demande des deux parties, le tribunal d'arbitrage peut rendre des décisions valables, lorsqu'il est composé d'un juge de commerce allemand et d'un juge de commerce russe, avec un juge danois comme président.

Art. 24. — La langue du tribunal est l'allemand pour le tribunal d'arbitrage de Berlin, le russe pour le tribunal d'arbitrage de Moscou. Si toutes les personnes ne possèdent pas la langue dans laquelle ont lieu les débats et délibérations, il sera fait appel à un interprète.

Art. 25. — Le tribunal d'arbitrage appliquera les règles du droit international privé qui étaient en vigueur dans le lieu où il siège, avant le 1er août 1914, d'après la loi ou les usages judiciaires. C'est d'après ces règles, en particulier, qu'il conviendra de juger de la prescription des réclamations soulevées, en tant que les dispositions de l'article X du traité additionnel et les dispositions complémentaires prises à ce sujet ne s'y appliquent pas.

Art. 26. — Dans l'application des lois et dans l'interprétation des questions de droit, le tribunal d'arbitrage tiendra compte des manières de voir loyales et conciliantes des milieux commerçants et il jugera sur la libre appréciation de l'ensemble des débats et des preuves qui auront pu être produites.

Art. 27. — Le tribunal d'arbitrage juge sur débats oraux.

Les débats sont dirigés par le président; ils sont publics.

Un procès-verbal de chaque débat est établi et il est signé par le président et le greffier.

Art. 28. — Les parties doivent être citées aux débats. Une citation n'est pas nécessaire, quand la date des débats a été annoncée en leur présence, ou en présence de leurs représentants.

Art. 29. — Le délai entre le dépôt de la requête et la date des premiers débats (délai d'instance) doit être d'au moins six semaines ; le délai entre la remise de la citation et l'audience consécutive (délai de comparution) doit être au moins d'un mois. Le tribunal d'arbitrage peut abréger le délai d'instance et le délai de comparution, sur demande et pour des raisons spéciales. Si les délais d'instance ou de comparution n'ont pas été observés, il pourra être demandé une remise de l'audience.

Art. 30. — Si la citation à l'audience a été notifiée régulièrement, ou la date des débats dûment annoncée, il peut être procédé aux débats et au jugement, même en l'absence de la partie qui fait défaut.

Art. 31. — Le tribunal d'arbitrage peut requérir directement les tribunaux allemands et russes, dans les limites de leur compétence, d'effectuer des notifications et de procéder à des enquêtes. Il peut de son côté faire des notifications ; il peut également entendre les témoins et les experts qui comparaissent devant lui avec ou sans serment ; il peut aussi recevoir le serment des parties et recueillir leurs dépositions sous serment.

Le tribunal d'arbitrage peut accorder aux témoins et experts qui comparaissent devant lui le remboursement de leurs frais et une indemnité pour perte de temps ; il peut également leur accorder des avances.

Art. 32. — Les parties peuvent dans les instances devant le tribunal d'arbitrage se faire représenter par un mandataire, et en particulier par le délégué d'un syndicat de protection des créanciers ayant été l'objet d'une reconnaissance publique.

Le tribunal d'arbitrage décide librement si les frais des mandataires doivent être remboursés à la partie gagnante.

Art. 33. — Les parties et leurs mandataires sont autorisés à présenter au tribunal d'arbitrage tous les moyens de droit qu'ils estiment utiles à la défense de leur cause.

Après que les parties ou leurs mandataires ont produit tous les arguments en faveur de leur cause et ont discuté les résultats des témoignages, le président prononce la clôture des débats.

Art. 34. — Toute décision du tribunal d'arbitrage est prise à la majorité des voix de ses membres.

Art. 35. — Les jugements sont signés par les juges arbitraux avec mention du jour où ils ont été rendus ; ils sont prononcés en séance publique du tribunal d'arbitrage et communiqués aux parties. Ils doivent être motivés.

Art. 36. — Tout jugement régulièrement prononcé et communiqué aux parties règle définitivement le litige.

Art. 37. — Toutes les questions litigieuses qui peuvent surgir entre les parties à propos de l'interprétation du jugement sont soumises à l'appréciation du tribunal arbitral qui a prononcé le jugement.

Art. 38. — Les jugements sont exécutoires sur les territoires des parties contractantes comme des jugements des tribunaux nationaux.

Art. 39. — Les actions intentées devant le tribunal d'arbitrage donnent lieu à la perception de droits, destinés à couvrir les frais. Le tribunal d'arbitrage décide quelle est la partie qui a à acquitter ces droits et à supporter les débours en espèces, et il fixe leur montant, sur demande ; la décision est exécutoire sur les territoires des parties contractantes.

Le tribunal d'arbitrage peut réduire les frais de justice, si la partie fait la preuve qu'elle n'est pas en état d'acquitter les frais sans compromettre sa propre subsistance et celle de sa famille.

Art. 40. — Les contestations qui, à la date de la ratification du présent accord, seront pendantes devant un tribunal allemand ou russe de droit commun, mais n'auront pas été encore jugées définitivement, peuvent, en tant qu'elles rentrent dans les cas prévus par les articles 14 et 15, être portées à nouveau devant un tribunal d'arbitrage, sur demande de l'une des parties. L'instance doit être introduite devant le tribunal d'arbitrage, et jusqu'à ce qu'elle ait été tranchée elle suspend le cours de tous les délais dans la procédure.

Le tribunal d'arbitrage se prononce sur l'instance. S'il est établi qu'une instance a été introduite devant le tribunal d'arbitrage, le tribunal de droit commun doit attendre la décision à intervenir à son sujet. La décision du tribunal d'arbitrage est communiquée aux parties. Après la communication de la décision, qui reconnaît l'instance comme recevable, l'exécution des décisions du tribunal de droit commun ne peut être entreprise ou poursuivie qu'avec le consentement du tribunal d'arbitrage.

Le tribunal d'arbitrage, dans son jugement, peut à son gré tenir compte du résultat de la procédure antérieure. Après communication du jugement du tribunal d'arbitrage, les décisions prises dans l'affaire par le tribunal de droit commun deviennent caduques, en tant qu'elles sont contraires au jugement du tribunal arbitral. Le tribunal arbitral décide de la restitution de toute garantie fournie volontairement ou par contrainte, en vertu d'un jugement provisoirement exécutoire du tribunal de droit commun. Les frais de la procédure suivie devant le tribunal de droit commun comptent comme partie des frais de la procédure devant le tribunal d'arbitrage.

Art. 41. — La demande de porter une affaire devant le tribunal d'arbitrage peut être introduite, en vertu de l'article 40, même après que le jugement du tribunal de droit commun est passé en force de chose jugée, si le jugement n'a été rendu qu'après le 31 juillet 1914, et si le tribunal d'arbitrage accorde, sur demande, la remise de l'affaire en état primitif.

La demande de remise en état d'une affaire devra être introduite devant le tribunal d'arbitrage dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur du présent accord. Elle ne peut être fondée que sur l'affirmation qu'une partie n'a pas eu la possibilité de poursuivre suffisamment ses droits en justice ou de se défendre, par le fait qu'elle ressortissait d'une puissance ennemie, ou par le fait des événements de la guerre. Cette affirmation devra être appuyée de preuves.

Art. 42. — Un tribunal d'arbitrage institué par les parties (commission arbitrale) est assimilé au tribunal de droit commun, au sens de l'article 40. Le prononcé d'une sentence arbitrale ne s'oppose pas à la demande de porter une affaire devant les tribunaux d'arbitrage de Berlin et de Moscou, aussi longtemps que cette sentence n'est pas devenue exécutoire légalement, par un jugement du tribunal de droit commun. Si ce jugement a été prononcé après le 31 juillet 1914, la remise en l'état primitif peut être prononcée, en vertu de l'article 41, malgré ce jugement et la sentence arbitrale.

Art. 43. — Chaque tribunal d'arbitrage établit un règlement de procédure qu'il communique à l'autre tribunal d'arbitrage.

Dans ce règlement des dispositions seront prises en ce qui concerne en particulier :

1) Les citations et notifications.

2) Les frais du tribunal d'arbitrage et ceux des mandataires.

3) Le remboursement des dépenses des témoins et experts, les indemnités pour perte de temps, et les avances à leur faire à ce sujet.

4) La forme à donner à la rédaction des jugements.

5) La formation éventuelle de sections et la répartition des affaires, notamment aussi le roulement d'après lequel siégeront les juges de commerce.

Art. 44. — Les gouvernements allemand et russe se réservent de décider des additions ou des modifications aux principes précédents, dans le cas où la nécessité s'en ferait sentir ultérieurement.

Art. 45. — L'accord relatif au tribunal d'arbitrage peut être dénoncé par l'Allemagne et la Russie le 1er juillet de chaque année pour le 31 décembre, mais il ne peut l'être avant le 1er juillet 1921. La compétence du tribunal d'arbitrage en ce qui concerne les litiges pendants devant lui n'ést pas atteinte par la dénonciation.

Chapitre VI. — Dispositions finales.

Art. 46. — Le présent accord sera ratifié et les actes de ratification seront échangés à Berlin avant le 6 septembre 1918.

Les articles 1 à 12 de l'accord entreront en vigueur à dater de l'échange des actes de ratification, les articles 13 à 45, deux mois après cet échange. Le gouvernement allemand et le gouvernement russe se réservent de fixer une date ultérieure pour l'entrée en vigueur des articles 13 à 45, au cas où les relations pour les voyageurs et le service d'information ne pourraient être rétablies d'une façon régulière et à temps voulu entre l'Allemagne et la Russie.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé le présent accord et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait en double original à Berlin, le 27 août 1918.

(L. S.) von Hintze.
(L. S.) Kriege.
(L. S.) A. Joffé.

844

Allemagne, Autriche-Hongrie, Bulgarie, Turquie et Roumanie. — Traité préliminaire de paix signé a Buftea le 5 mars 1918 (*Frankfurter Zeitung* du 7 mars 1918).

Animés du désir commun de mettre fin à l'état de guerre et de rétablir la paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Turquie d'une part et la Roumanie d'autre part, les soussignés à savoir : — Le plénipotentiaire de l'Allemagne, Richard von Külh-

mann, secrétaire d'État de l'Office des affaires étrangères, Conseiller intime en exercice ; — Le plénipotentiaire de l'Autriche-Hongrie, Ottoka Comte Czernin von und zu Chudenitz, ministre de la Maison impériale et royale et des affaires étrangères, Conseiller intime de Sa Majesté apostolique, impériale et royale ; — Le plénipotentiaire de la Bulgarie, Dr. Momtschiloff, vice-Président du Sobranié ; — Le plénipotentiaire de la Turquie, S. A. le grand-Vizir Talaat pacha, d'une part ; — Et le représentant de la Roumanie, M. P. O. Argetoianu, d'autre part ; — Après examen de leurs pouvoirs, ont convenu, puisque la convention d'armistice signée le 9 décembre 1917 à Focsani a été dénoncée le 2 mars et a expiré le 5 mars 1918 à midi, qu'à partir du 5 mars 1918 à minuit commencerait à courir une trêve de quatorze jours dénonçable dans un délai de trois jours.

Les soussignés sont complètement d'accord que, pendant ce laps de temps, le traité de paix définitif doit être conclu, et ce, sur la base de la convention suivante :

1° La Roumanie cède aux puissances alliées la Dobroudja jusqu'au Danube ;

2° Les puissances de la Quadruplice veilleront au maintien, pour la Roumanie, de la route commerciale vers la mer Noire par Constanza ;

3° Les rectifications de frontières demandées par l'Autriche-Hongrie à la frontière austro-hongroise et roumaine sont acceptées en principe par la Roumanie ;

4° De même sont accordées en principe les mesures de nature économique correspondant à la situation ;

5° Le gouvernement roumain s'engage à démobiliser aussitôt au minimum huit divisions de l'armée roumaine. Cette démobilisation s'opérera sous la direction commune du commandement supérieur du groupe d'armées Mackensen et du commandement supérieur de l'armée roumaine. Aussitôt que la paix sera rétablie entre la Russie et la Roumanie, la Roumanie démobilisera aussi les autres parties de son armée, dans la mesure où elles ne sont pas nécessaires pour assurer le service de sûreté à la frontière russo-roumaine ;

6° Les troupes roumaines doivent évacuer immédiatement les territoires appartenant à la Monarchie austro-hongroise qu'elles occupent ;

7° Le gouvernement roumain s'engage à aider de tout son pouvoir le transport par chemins de fer des troupes des puissances alliées vers Odessa, par la Moldavie et la Bessarabie ;

8° La Roumanie s'engage à renvoyer immédiatement les officiers des puissances en guerre avec la Quadruple Alliance qui servent encore dans son armée. Les puissances de la Quadruple Alliance garantissent le libre passage de ces officiers.

9° Ce traité entre immédiatement en vigueur.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé le présent traité et ont apposé leurs sceaux.

Fait en quintuple original à Buftea, le 5 mars 1918.

(Suivent les signatures.)

845

Allemagne, Autriche-Hongrie, Bulgarie, Turquie et Roumanie. — Traité de paix signé a Bucarest le 7 mai 1918 (*Deutscher Reichsanzeiger* du 8 mai 1918, édition du soir).

L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Roumanie d'autre part, animées du désir de mettre fin à l'état de guerre entre elles et de rétablir les rapports amicaux de leurs sujets, dans le domaine politique, juridique et économique, ont décidé de transformer les préliminaires de paix signés, à Buftea le 5 mars 1918, en un

traité définitif. En conséquence, les plénipotentiaires des gouvernements des puissances sus-nommées, savoir :

Pour le gouvernement impérial allemand : — le secrétaire d'État à l'Office des affaires étrangères, Conseiller impérial intime et en exercice Richard von Kühlmann ; le Conseiller impérial intime et en exercice Paul von Körner ; le directeur à l'Office des affaires étrangères, Conseiller impérial intime et en exercice Dr. Johannes Kriege ; le général-major de l'armée royale prussienne Emil Holl, chef de l'Etat-major du commandant en chef du groupe d'armées Mackensen ; le capitaine de vaisseau de la marine impériale Hans Bene ;

Pour le gouvernement commun impérial et royal austro-hongrois : — le ministre de la Maison impériale et royale et des affaires étrangères, Conseiller intime de Sa Majesté apostolique et royale, Stephan Baron Burian von Rajocz ;

Pour le gouvernement royal bulgare : — le Président du Conseil des ministres du Royaume Dr. Vassil Radoslavoff ; le ministre des finances du Royaume, Dimiter Tont scheff ; le général-major de l'armée royale, Peter Zantiloff ; le député au Parlement national Ivan Kostoff ; le professeur de l'Université de Sofia, Dr. Lubomir Milltitsch ;

Pour le gouvernement impérial ottoman : — le ministre impérial des affaires étrangères Ahmed Nessimy Bey ; le général de cavalerie de l'armée impériale Ahmed Izzet Pacha ; le sous-secrétaire d'Etat du ministère impérial des affaires étrangères Rochad Hikmet Bey ;

Pour le gouvernement royal roumain : — le Président du Conseil des ministres du Royaume Alexandre Marghiloman ; le ministre des affaires étrangères Constantin C. Arion ; le ministre plénipotentiaire royal Ion N. Papinin ; et le ministre royal honoraire Michail N. Burgholo,

se sont réunis à Bucarest, pour poursuivre les négociations de paix, et, après présentation de leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont tombés d'accord sur les stipulations suivantes :

Chapitre I. — Rétablissement de la paix et de l'amitié.

Article 1er. — L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Roumanie d'autre part, déclarent que l'état de guerre est terminé entre elles. Les parties contractantes sont décidées à vivre entre elles à l'avenir en paix et en amitié.

Art. 2. — Les relations diplomatiques et consulaires entre les parties contractantes seront rétablies aussitôt après la ratification du traité de paix. L'acceptation réciproque des consuls est réservée à des accords ultérieurs.

Chapitre II. — Démobilisation des forces roumaines.

Art. 3. — La démobilisation de l'armée roumaine, qui a déjà commencé, sera poursuivie immédiatement après la signature de la paix, selon les clauses contenues dans les articles 4 à 7.

Art. 4. — Les services généraux de l'armée, les autorités supérieures du commandement et les institutions militaires seront maintenus comme il est prévu dans le dernier budget antérieur à la guerre.

Les divisions 11 à 15 continuent leur démobilisation, ainsi qu'il a été décidé dans l'accord de Focsani, du 8 mars 1918.

Des divisions roumaines portant les numéros 1 à 10, les deux divisions d'infanterie actuellement employées en Bessarabie restent sur le pied de guerre, ainsi que les bataillons de chasseurs provenant des divisions de chasseurs dissoutes, et les deux divisions de cavalerie de l'armée roumaine, jusqu'à ce que, par suite des opérations militaires conduites par les puissances alliées en Ukraine, il n'y ait plus de danger pour les frontières de la Roumanie.

Les huit autres divisions demeureront en Moldavie, avec un effectif de paix réduit, en conservant leurs états-majors et les cadres du commandement. Elles comprendront chacune : 4 régiments d'infanterie, à 3 bataillons ; 2 régiments de cavalerie, à 4 escadrons ; 2 régiments d'artillerie de campagne, à 7 batteries ; un bataillon de pionniers,

ainsi que les troupes techniques et le train des équipages nécessaires, dont les effectifs restent à déterminer par un accord ; le total de l'ensemble des troupes d'infanterie de ces huit divisions ne dépassera pas le chiffre de 20.000 hommes ; celui de la cavalerie 3.200 hommes. Toute l'artillerie de l'armée roumaine, non compris les divisions qui restent mobilisées, ne dépassera pas le chiffre de 9.000 hommes.

Les divisions qui restent mobilisées en Bessarabie devront, en cas de démobilisation, être ramenées aux mêmes effectifs de paix réduits que les huit divisions mentionnées au paragraphe 4.

Toutes les autres formations de l'armée roumaine, qui n'existaient pas en temps de paix, seront dissoutes.

La durée du service actif demeure la même qu'en temps de paix. Les réservistes, y compris les hommes des régiments de Calarasch, ne doivent pas être appelés pour accomplir des périodes, jusqu'à la conclusion de la paix générale.

Art. 5. — Les canons, les mitrailleuses, les armes, les chevaux, les voitures et les munitions devenus disponibles par suite de la réduction ou de la dissolution des troupes roumaines seront, jusqu'à la conclusion de la paix générale, placés sous le commandement supérieur des forces militaires alliées des territoires roumains occupés, pour être gardés par lui. Ce matériel sera conservé et administré, sous la haute surveillance du commandement supérieur, par les troupes roumaines des dépôts.

Les munitions à laisser à l'armée roumaine de Moldavie sont fixées aux chiffres de 250 cartouches par fusil, de 2.500 cartouches par mitrailleuse, et de 150 coups par canon.

L'armée roumaine est autorisée à échanger, d'accord avec le commandement supérieur des armées alliées, le matériel inutilisable dans les dépôts des territoires occupés, et à demander aux dépôts de munitions le remplacement des munitions consommées.

Les divisions restant mobilisées en Bessarabie reçoivent les munitions réglementaires pour l'état de guerre.

Art. 6. — Les troupes roumaines démobilisées doivent rester en Moldavie, jusqu'à l'évacuation des territoires roumains occupés, exception faite pour les services et les effectifs, mentionnés à l'article 5, paragraphe 1, *nécessaires à l'entretien des armes et du matériel déposés dans ces territoires.*

Les troupes démobilisées et les officiers de réserve peuvent retourner dans les territoires occupés. Les officiers de l'armée active et les officiers qui ont appartenu à cette armée ont besoin, pour retourner dans ces régions, de l'autorisation du commandement supérieur des forces militaires alliées.

Art. 7. — Un officier de l'État-major général des puissances alliées est affecté avec un état-major au commandant en chef de l'armée roumaine de Moldavie ; un officier de l'État-major général roumain, avec un état-major, est affecté comme officier de liaison au commandement supérieur des forces alliées dans les territoires roumains occupés.

Art. 8. — Les forces fluviales et navales roumaines conserveront leurs équipages et leur armement intacts, jusqu'à ce que la situation soit éclaircie en Bessarabie, et dans la mesure où ces équipages ne doivent pas être réduits, conformément à l'article 9. Ces forces devront ensuite être ramenées au pied de paix habituel.

Sont exceptées de cette mesure les forces fluviales nécessaires à la police du fleuve et les forces navales utilisables dans la mer Noire pour la protection de la navigation de commerce et pour l'établissement de routes navigables libres de mines. Aussitôt après la signature du traité de paix, ces forces fluviales seront, sur la base d'un accord spécial, mises à la disposition des organes chargés de la police du fleuve. La Commission navale technique de la mer Noire a le droit de disposer des forces navales. Un officier de marine roumain sera affecté à cette Commission, pour établir la liaison.

Art. 9. — Tous les hommes des forces de terre et de mer, qui en temps de paix étaient employés dans les ports ou sur les navires, doivent être licenciés les premiers, lors de la démobilisation, afin de pouvoir être utilisés de nouveau dans leurs fonctions antérieures.

Chapitre III. — Cessions territoriales.

Art. 10. — Les dispositions suivantes sont prises en ce qui concerne la Dobroudja que doit céder la Roumanie, conformément au paragraphe 1 des préliminaires de paix :

a) La Roumanie restitue à la Bulgarie le territoire bulgare qui lui était échu à la suite du traité de paix de Bucarest de 1913, avec une rectification de frontière en faveur de la Bulgarie, de telle sorte que la nouvelle frontière bulgare de la Dobroudja, marquée à l'encre rouge sur la carte annexée au traité, aura désormais le tracé suivant : La nouvelle frontière de la Bulgarie en Dodroudja commence en un point situé sur le Danube à l'Ouest du village de Cochirleni, ce qui attribue à la Bulgarie le ruisseau unissant le lac situé au Sud du village de Cochirleni au Danube. La frontière coupe au milieu le lac situé au Sud du village de Cochirleni, et l'étang situé au Nord d'Ivrinez Mic, suit le thalweg de la vallée de Pestera, passe au Nord de la lisière Nord du village de Saidia qui échoit à la Bulgarie, partage en deux la hauteur entre les villages de Saidia et de Mircea Voda, passe au Nord de la lisière septentrionale du village de Mircea Voda, qui échoit à la Bulgarie, suit alors la crête de la hauteur qui se dresse à l'Est du village de Mircea Voda, coupe la cote 127 (Idris Kiruos), poursuit en direction de l'Est jusqu'à la muraille de Trajan, qu'elle atteint à environ 2 kilomètres 1/2 au Nord de la cote 129 ; suit alors la muraille de Trajan jusqu'à un point situé au Sud du village Osmancea, puis le thalweg de la vallée qui réunit les villages d'Osmancea et d'Omurcea, qui échoit à la Roumanie ; poursuit dans la direction de l'Est jusqu'à la cote 68 (Pipiliga Juk) qu'elle coupe en deux et poursuit en direction de l'Est, en traversant Orta Tabia, puis la route de Constanza à Techirgiel à 1 kilomètre au Nord de la lisière septentrionale du village d'Agigea, qui échoit à la Roumanie ; se dirige vers le Sud-Est vers le lac situé à l'Est du village d'Agigea, et le traverse de manière à déboucher au milieu de la rive orientale, pour aboutir à la mer Noire.

La carte mentionnée au début forme partie intégrante du traité de paix.

Une Commission constituée par les délégués des puissances alliées doit aussitôt après la signature du traité de paix fixer et marquer sur les lieux la nouvelle frontière de la Dobroudja. La frontière du Danube entre les territoires cédés à la Bulgarie et la Roumanie suit le thalweg du fleuve. Aussitôt après la signature du traité de paix, des stipulations détaillées seront établies entre les deux puissances pour la délimitation du thalweg. Le bornage se fera dans l'automne de 1918, au moment des basses eaux.

b) La Roumanie cède aux puissances alliées la partie de la Dobroudja située au Nord de la nouvelle ligne frontière décrite dans l'alinéa *a*) jusqu'au Danube et notamment entre le sommet du delta du fleuve et la mer Noire, jusqu'au bras de Saint-Georges.

La frontière du Danube entre les territoires cédés aux puissances alliées et la Roumanie est formée par le thalweg du fleuve. Aussitôt après la signature du traité de paix, les stipulations détaillées seront établies entre les puissances intéressées pour la délimitation du thalweg. Le bornage se fera dans l'automne de 1918, au moment des basses eaux.

Les puissances alliées auront soin que la Roumanie reçoive une route commerciale assurée vers la mer Noire par Cernavoda-Constanza.

Art. 11. — La Roumanie consent à une rectification de sa frontière en faveur de l'Autriche-Hongrie, de telle sorte que la nouvelle frontière portée à l'encre rouge sur la carte annexée au traité ait désormais le tracé suivant :

La nouvelle frontière commence au passage de la voie ferrée à l'Ouest de Turn Severin, au Sud de Dudasu.

Puis, elle passe à 400 mètres à l'Ouest des dernières maisons situées à l'extrémité Ouest de Dudasu, et à la lisière Ouest de la localité de Serotu, par le J de l'inscription sur la carte du ruisseau du Jiroscita, et par le J de l'inscription de la localité de Jiroscita, par la cote 682 D (1) Matoret (le sommet échoit à la Hongrie) elle suit ensuite la route conduisant de la cote ci-dessus à Ciresiu, la route appartenant à la Hongrie, touche la lisière

(1) D, abréviation du mot roumain *deal*, colline.

occidentale de Cirosiu, suit le chemin vicinal passant par l'N de Jupanesci, atteint l'E de Gomenti, passe par l'E de Cotesci, atteint la cote 1333 du mont Sec (le sommet échoit à la Hongrie). De là, se dirigeant directement vers le Nord, elle atteint la frontière actuelle entre la Roumanie et la Hongrie qui est maintenue jusqu'à l'embouchure du ruisseau Craiova dans la Cserna.

A partir de cette embouchure, c'est la Cserna elle-même qui forme la nouvelle frontière jusqu'à l'A de Rincornisora ; puis la frontière incline à l'Est et traverse l'inscription D (1) Milano, passe au Sud de l'inscription D (1) Nogoea, traverse l'inscription D (1) Sinéinlonlui, se dirigeant à l'Est vers la route conduisant du col de Vulkan vers le Sud, qu'elle coupe à 600 mètres au Sud de Buliga. puis se dirige vers le point de croisement de la rivière Zsily et de la route, au Sud de l'inscription Lainici.

Elle poursuit directement à l'Est jusqu'au ruisseau Sadu, puis longe le ruisseau vers le Nord-Est jusqu'à sa source (1 kilomètre à l'Est de l'U de Stana Prislopu), puis se dirige directement vers le Nord vers la frontière actuelle, à la cote 2529 Vrf (2) Mandrei, suit l'ancienne frontière jusqu'à 400 mètres Sud-Ouest du V de l'inscription Vrf (2) Ciobanul

A partir de ce point la frontière se dirige droit vers l'Est, touche la lisière Sud de Bucolie, passe au Sud de l'inscription Vrf Repede, au Sud de l'inscription Ciungetu et de l'inscription Par (3) Latorita.

Elle passe ensuite à 400 mètres au Sud de la cote 1632 Piscu Moldovisului, se dirigeant à l'Est jusqu'au confluent du ruisseau à 1 kilomètre au Sud-Ouest de l'R de Racovita, passe 2 kilomètres au Sud de la localité Boisoara, longe la lisière Nord de Titesti, se dirige vers la cote 1248 Zanoaga (le sommet échoit à la Hongrie), passe par l'U de Stana Cioricu 1 kilomètre au Sud de la cote 1862 Comarnicul, coupant le petit chemin de fer à 3 kilomètres au Sud-Ouest de la cote 2000 mont Lipitoarea, puis se dirige vers l'Est, passant par les cotes 1961, 1932, 1576, 1772, 1607, 2338 mont Butrana, 2237 point trigonométrique 2379 mont Papusa, 1875, 1411, 1264, 1265, 1074 (tous les sommets échoient à la Hongrie), coupe la route Campolung-Brasso au pont situé à 1 kilomètre au Sud-Est du point 1074, passe ensuite par le point 1265 (le pont et le sommet échoient à la Hongrie) et, se dirigeant presqu'à l'Est, atteint la frontière actuelle à mi-chemin entre les inscriptions Vrf Santu Ilie et Vrf Sigluia, à la cote 1880.

La frontière actuelle est maintenue jusqu'à la cote 1909 ; la nouvelle frontière passe alors de cette cote par le deuxième C de l'inscription Schitu Postera Docebal, par l'U de Caraimanu, par le B de l'inscription V Cerbului, longe la lisière Nord d'Azuga, passant par le deuxième A d'Azuga, par la cote 1505, qui reste à la Roumanie, par le V de l'inscription Vrf Cazacu, puis s'infléchissant vers le Sud-Est à 1 kilomètre au Sud de l'inscription Mt (4) Prislop, par la cote 1531 (celle-ci échoit à la Hongrie), par les cotes 1128, 878, 1235, 1540 (toutes les cotes échoient à la Hongrie), 1 kilomètre au Sud de 1771, Mt Grohitis, 1450 (tous les points échoient à la Hongrie), puis à 700 mètres au Sud du point 871, localité de Teleajenul, par les points 961 (le point échoit à la Hongrie), 1 kilomètre au Sud du point 1340 (par le V de l'inscription Tartar Havas P), par les points 975, 1486, 1115 (ces trois points échoient à la Hongrie), puis, poursuivant vers le Nord-Est, coupe la route de la vallée de Podza, 2 kilomètres au Nord-Ouest du G de Gura Siriului, passe ensuite par les points 1183, 1363, 600 mètres au Sud du point 1338, se dirige alors vers le Nord-Est jusqu'à 1 kilomètre au Nord du point 799 où elle atteint la frontière actuelle entre la Hongrie et la Roumanie. La frontière actuelle est maintenue jusqu'à 2 kilomètre 1/2 au Sud-Ouest de Popii, se dirige ensuite vers le Nord-Est jusqu'à 1 kilomètre au Sud-Ouet du point 1530, décrit ici une forte courbe du Nord-Ouest à l'Est autour du point 1530, passe à l'Est des points 1521, 1587, se dirige vers le Nord-Est en décrivant une courbe autour du point 1490 Mt Condratu, coupe à l'Est du point 950 le chemin de fer à voie étroite à 4 kilomètres à l'Ouest de Lepsa, passe à l'Est du point 1374 Mt. Sboina Negra,

(1) D, abréviation du mot roumain *deal*, colline.
(2) Abréviation du mot roumain Vrf, *Vârf*, cime.
(3) Abrévation du mot roumain *Parau*, petite rivière.
(4) Abréviation du mot roumain *Munte*, mont.

laisse à l'Est le point 1014, Mt. Resboinlui, coupant le petit chemin de fer à 2 kilomètres à l'Est du point 508, passe à 1 kilomètre à l'Est du point trigonométrique 1167 Mt. Magura Casinului, ensuite par le point 843, 1 kilomètre à l'Est du point 737, par les points 704, 716 l'S de Hirsa, la lisière Sud-Ouest de Harja, le poste de douane 962, le poste de douane situé à 3 kilomètres au Nord-Ouest du premier (tous les points précités échoient à la Hongrie), puis s'infléchit vers le Nord, passant par le point 1050 Vrf Cheschiului (ce point échoit à la Hongrie), se dirige alors fortement vers le Nord-Ouest, passe au Nord du point 1071, Mt. Cleja, par les pentes situées au Nord du point 1108, à l'Est du point trigonométrique 1653, Mt. Remira ; laisse à l'Est le point 1370, coupe le petit chemin de fer à 3 kilomètres à l'Ouest du point 479, Poiana Uzului, passe par le point trigonométrique 1342 (le sommet échoit à la Hongrie), 1800 mètres à l'Est du point 682, coupe la voie ferrée de la vallée de Trotus au P. de Preluci, passe immédiatement à l'Est de l'U de l'Agasu, par les points 1275, 1613 (ces points échoient à la Hongrie), à l'Est du point trigonométrique Csülemer 1651, à l'Est du point trigonométrique Tarhavas 1662, par l'M de Schimba Garda, à l'Est du point 1573, laisse à l'Est le point 1463 Mt. Marius, passe par 702, juste à l'Ouest du point 1211, coupant le petit chemin de fer de la vallée de Bicazukui, à l'issue Est de Tasca, passe à l'Est du point 1245, contourne à l'Ouest du point 932 le point trigonométrique 1904 Toca (à 2 kilomètres au Nord-Est du point le plus élevé), passe par l'S de Schitul Ducau, à l'Ouest du point 1080, coupant la route de la vallée de la Bistriocara, passe par le G de Grintissiul, puis à l'Est par le point 1145, Frésio, par 1021, par le C de Farcassa, passe à l'Est devant le point trigonométrique 1086, le point 1150, le point trigonométrique 1534, Monte Bivol, le point 1276, les points 1208, 975, 1010, 862, s'infléchissant ensuite vers le Nord-Est, jusqu'à 2 kilomètres au Sud de Paiseni, en passant par l'N du Paiseni, l'O de Moldava, l'L de Kornoluncze, la lisière Est de la localité de Rotopanesti et la lisière Sud de Mibaesti, puis atteignant la côte à l'A de Mitraesti, suivant ensuite l'ancienne frontière entre l'Autriche et la Roumanie jusqu'à 2 kilomètres au Sud-Est du point trigonométrique 503 Lazara ; se dirigeant alors vers le Nord en passant par les points 305, 281 sur le Sereth, la lisière Est de Talpa, la lisière Est de Calinesti, les points 396, 402, 1/2 kilomètre à l'Est de Dersca, les points 189, 198, 332, 304, Ziebbrunnen, à 1 kilomètre au Sud-Ouest, du point 311, la lisière Est de Baranca, la lisière Est de Pilipati, le point 251, jusqu'au Pruth, à 1 kilomètre à l'Est de Lunca.

La carte mentionnée au début forme partie intégrante du traité de paix.

Deux Commissions mixtes, composées d'un nombre égal de délégués des puissances intéressées, devront aussitôt après la ratification du traité de paix fixer sur les lieux la nouvelle ligne frontière et procéder à son bornage.

Art. 12. — Les biens de l'Etat dans les territoires roumains cédés, passent sans indemnité et sans charges aux Etats qui les acquièrent, en réservant cependant les droits privés sur ces régions. Aucune obligation d'aucune sorte ne résulte ni pour ces territoires eux-mêmes, ni pour les Etats qui les acquièrent du fait que ces territoires ont appartenu à la Roumanie.

Au surplus, les Etats auxquels reviennent les territoires cédés concluront avec la Roumanie des accords notamment sur les points suivants :

1) Dépendance au point de vue de la nationalité des anciens habitants roumains de ces territoires, en leur accordant en tous cas un droit d'option et le droit d'émigration ;

2) Attribution des biens des communes dont le territoire est partagé par les nouvelles frontières ;

3) Attribution des archives, des actes judiciaires et administratifs, des tribunaux et des administrations, ainsi que des registres de l'état civil ;

4) Le régime des nouvelles frontières ;

5) Répercussion des modifications territoriales sur les circonscriptions des diocèses ;

6) Répercussion des modifications territoriales sur les traités politiques.

Après la signature du traité de paix, la Roumanie licenciera, sur leur demande, les officiers et les hommes originaires des territoires cédés et leur permettra de retourner dans leurs foyers.

Chapitre IV. — Indemnités de guerre.

Art. 13. — Les parties contractantes renoncent réciproquement au remboursement de leurs frais de guerre, c'est-à-dire des dépenses faites par l'Etat pour les opérations de guerre.

Des accords particuliers sont réservés pour régler les questions des dommages de guerre.

Chapitre V. — Evacuation des territoires occupés.

Art. 14. — Les territoires roumains occupés par les forces des puissances alliées seront évacués à une date qui sera arrêtée plus tard, sous réserve des dispositions contenues dans le chapitre III sur les cessions territoriales. Pendant la durée de l'occupation, les forces de l'armée d'occupation ne dépasseront pas six divisions, abstraction faite des formations employées aux services de l'exploitation économique.

Art. 15. — Jusqu'à la ratification du traité de paix, l'administration actuelle d'occupation subsistera avec les attributions qu'elle a exercées jusqu'à présent. Cependant le gouvernement roumain pourra, aussitôt après la signature du traité de paix, procéder aux nominations ou aux renvois qui lui paraîtront nécessaires en vue de compléter le corps des fonctionnaires.

Art. 16. — Après la ratification du traité de paix, l'administration civile des territoires occupés sera de nouveau confiée aux autorités roumaines, dans la mesure indiquée par les articles 17 à 23.

Art. 17. — Conformément au vœu du gouvernement roumain, et jusqu'à l'évacuation des territoires occupés, sera adjoint à chaque ministre roumain un fonctionnaire civil de l'administration d'occupation, afin de faciliter, autant que possible, la transmission de l'administration civile aux autorités roumaines.

De plus, les autorités roumaines auront à se conformer aux règlements que les commandants de l'armée d'occupation jugeront nécessaires de prendre dans l'intérêt de la sécurité publique dans les territoires occupés, ainsi que de la sécurité de l'entretien et de la répartition de leurs troupes.

Les moyens de communication, notamment les chemins de fer, la poste et les télégraphes, demeureront jusqu'à nouvel ordre placés sous l'administration militaire ; ils seront à la disposition des autorités et de la population roumaines, en vertu d'accords à intervenir sur ce point.

Un accord particulier est réservé, au sujet de la coopération du commandement supérieur dans le règlement du mouvement des fonds et des payements, et en particulier dans la direction de la Banque nationale roumaine et de la Caisse centrale des banques populaires.

Art. 18. — La juridiction dans les territoires occupés est entièrement restituée aux tribunaux roumains, sous réserve des dispositions contenues dans les paragraphes 2 et 3.

Les puissances alliées conservent la pleine juridiction sur les personnes appartenant à l'armée d'occupation, aussi bien en matière correctionnelle qu'en matière civile, ainsi que le droit de police sur ces personnes.

Les infractions commises contre l'armée d'occupation seront jugées par la juridiction militaire de cette armée, ainsi que les contraventions aux ordonnances de l'administration d'occupation, en tant que celles-ci resteront encore en vigueur, selon l'article 22, paragraphe 1er. Enfin, les affaires dont les tribunaux institués par l'administration d'occupation ont été saisis avant la ratification du traité de paix seront terminées par ces tribunaux.

Art. 19. — Le commandement supérieur de l'armée d'occupation prendra, d'accord avec le gouvernement roumain, les arrangements nécessaires pour régler les relations entre les territoires occupés et les territoires non occupés. En conséquence, le retour dans les territoires occupés notamment ne se fera que dans la mesure où le gouvernement roumain pourvoira à l'entretien des personnes qui reviendront, par une importation de vivres correspondante en provenance de la Moldavie ou de la Bessarabie.

Art. 20. — Après la ratification du traité de paix, l'armée d'occupation ne procédera plus à des réquisitions, soit en espèces, soit en nature, sous réserve des stipulations du paragraphe 2.

Le commandement supérieur de l'armée d'occupation conserve le droit de réquisitionner les céréales, les légumes secs ou féculents, les fourrages, la laine, le bétail et la viande provenant des ressources de l'année 1918, ainsi que le bois, le naphte et les produits dérivés du naphte ; il conserve le droit de prendre les mesures nécessaires pour l'acquisition, la manutention, le transport et la répartition de ces produits. Il s'attachera, à cet égard, ainsi qu'il convient, à estimer la production d'une manière normale et à donner satisfaction aux besoins de l'industrie roumaine ; des accords détaillés à cet égard demeurent réservés entre le commandement supérieur et le gouvernement roumain.

Pour le reste, le gouvernement roumain devra donner satisfaction aux demandes du commandement supérieur au sujet des réquisitions à faire pour les besoins de l'armée d'occupation, de même qu'en ce qui concerne les réquisitions des denrées que la Roumanie devra livrer, suivant les accords passés avec elle d'autre part.

Art. 21. — A partir de la ratification du traité de paix, l'entretien de l'armée d'occupation, y compris les réquisitions faites dans ce but, est à la charge de la Roumanie.

Les objets réquisitionnés pour d'autres besoins que ceux de l'armée d'occupation seront payés par les puissances alliées sur leurs propres ressources, à partir de la ratification du traité de paix.

Art. 22. — Un accord particulier interviendra pour régler les détails de la transmission des pouvoirs à l'administration civile prévue à l'article 16, ainsi que la suppression des prescriptions édictées par l'administration d'occupation. Aucune demande en dommages-intérêts ne pourra être présentée au sujet de ces prescriptions ; de plus les droits des tiers acquis à la suite de ces prescriptions demeurent réservés.

Les administrateurs d'office ou les liquidateurs institués par ordre de l'administration d'occupation ne peuvent être appelés à rendre compte, devant les tribunaux correctionnels ou civils, de manquements à leurs devoirs, qu'avec l'autorisation du commandement supérieur de l'armée d'occupation. Aucune peine ou aucun préjudice ne pourra résulter pour eux de leur activité dans les limites de leurs fonctions.

Art. 23. — Les dépenses faites par les puissances alliées dans les territoires occupés pour des travaux publics, y compris les entreprises industrielles, seront remboursées à ces puissances, lors de la remise des territoires.

Jusqu'à l'évacuation des territoires occupés, les entreprises industrielles mentionnées dans le paragraphe I demeureront sous l'administration militaire. Dans l'utilisation de leur production on tiendra compte également de la satisfaction à donner aux besoins intérieurs de la Roumanie.

Chapitre VI. — Réglement de la navigation du Danube.

Art. 24. — La Roumanie conclura avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie une nouvelle convention de navigation sur le Danube, réglant les questions de droit relatives au Danube, à partir du point où il est navigable, en tenant compte des stipulations énumérées ci-dessous de A à D, et en tenant également compte du fait que les stipulations comprises sous B valent également pour tous les participants à la convention du Danube. Les négociations concernant la convention de navigation du Danube doivent commencer à Munich, aussitôt que possible après la ratification du traité de paix.

A) Pour la partie du fleuve en aval de Braïla, y compris ce port, la Commission européenne du Danube sera maintenue comme institution permanente, sous le nom de « Commission des bouches du Danube » avec ses attributions, privilèges et obligations antérieurs, dans les conditions suivantes :

1) La Commission ne comprendra plus désormais que les représentants des Etats riverains du Danube ou des côtes européennes de la mer Noire.

2) La compétence de la Commission s'étend, à partir de Braïla, en aval, à tous les bras et à toutes les bouches du Danube, et aux parties adjacentes de la mer Noire ; les prescriptions édictées par la commission pour le bras de Soulina doivent être appliquées d'une manière conforme, également aux bras ou parties de bras, pour lesquels la Commission jusqu'ici n'était pas, ou n'était pas exclusivement compétente.

B) La Roumanie garantit aux navires des autres parties contractantes la libre circulation sur la partie roumaine du Danube, y compris les ports qui en dépendent. La Roumanie ne percevra sur les navires et trains de bois de flottage des parties contractantes, et sur leurs cargaisons, aucun droit basé sur le seul fait qu'ils naviguent sur le fleuve. La Roumanie ne percevra pas non plus, à l'avenir, sur le fleuve d'autres droits ou taxes que ceux admis par la nouvelle convention de navigation du Danube.

C) La taxe roumaine d'un demi pour cent sur la valeur des marchandises entrées ou sorties par les ports du pays sera supprimée après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention de la navigation du Danube, et dès que la Roumanie aura introduit des taxes conformes à cette nouvelle convention, pour l'usage des installations servant au développement de la navigation et du transport des marchandises ; et au plus tard du reste, cinq ans après la ratification du présent traité de paix. Les marchandises et trains de bois de flottage qui arriveront par le Danube, pour être transportés, ne seront pas soumis en Roumanie, du fait de ce transport, à une taxe de passage.

D) La section des cataractes et des Portes de Fer, visée par les dispositions de l'article VI du traité de Londres du 13 mars 1871 et de l'article LVII du traité de Berlin du 13 juillet 1878, comprend le parcours du fleuve depuis Moldova jusqu'à Turnu-Severin, dans toute sa largeur, d'une rive à l'autre, y compris tous les bras du fleuve et les îles situés entre les rives.

Par suite, les obligations concernant l'entretien de la navigabilité de la section des cataractes et des Portes de Fer, qui ont été assumées par l'Autriche-Hongrie en vertu des stipulations mentionnées au paragraphe 1er, et dont l'exécution a été confiée à la Hongrie, de même que les droits particuliers qui en découlent pour la Hongrie, s'appliqueront désormais à la partie du Danube plus explicitement désignée au paragraphe 1er. Les Etats riverains de cette partie du fleuve accorderont à la Hongrie toutes les facilités que cet Etat pourrait réclamer dans l'intérêt des travaux qu'il a à y accomplir.

Art. 25. — Jusqu'à la réunion de la Commission des bouches du Danube, la Roumanie administrera convenablement et préservera de tout dommage tous les biens de la Commission européenne du Danube qui se trouvent sur son territoire. Aussitôt après la signature du traité de paix, une Commission, se composant de deux représentants de chacune des parties contractantes, examinera l'état du matériel confié à la garde de la Roumanie. Un accord spécial réglera les obligations de la Roumanie en ce qui concerne la restitution immédiate de ce matériel.

Art. 26. — L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Turquie et la Roumanie ont le droit d'avoir sur le Danube des navires de guerre ; ces navires ont le droit de naviguer, en aval, jusqu'à la mer ; en amont, jusqu'à la frontière supérieure du territoire de l'Etat auquel ils appartiennent ; mais ils n'ont le droit d'entrer en communication avec la rive d'un autre État, ou d'y aborder, hormis le cas de force majeure, qu'avec l'approbation de cet État, sollicitée par voie diplomatique.

Chacune des puissances représentées dans la Commission des bouches du Danube a le droit d'avoir aux bouches du Danube deux bâtiments de guerre légers, comme stationnaires. Ces bâtiments peuvent, sans autorisation spéciale, remonter jusqu'à Braïla.

Les bâtiments mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 jouissent dans les ports et dans les eaux du Danube de tous les droits et avantages des navires de guerre.

Chapitre VII. — Egalité des confessions en Roumanie.

Art. 27. — La liberté et la protection légale et administrative, dont jouit la confession roumaine-orthodoxe, sont accordées également en Roumanie aux confessions catholique-romaine, grecque-uniate, bulgare, orthodoxe, protestante, musulmane et juive. Elles

doivent avoir notamment le droit de fonder des paroisses ou des communautés de caractère religieux, ainsi que des écoles qui seront considérées comme écoles privées et ne seront entravées dans leur activité que dans le cas où elles mettront en danger la sécurité de l'Etat ou l'ordre public.

Dans toutes les écoles publiques et privées, les élèves ne peuvent être astreints à prendre part à l'enseignement religieux qu'autant qu'il est donné par un maître qualifié de leur religion.

Art. 28. — La différence des confessions religieuses ne doit exercer en Roumanie aucune influence sur la situation des habitants au point de vue de leurs droits, notamment de leurs droits civiques et politiques.

Le principe posé au paragraphe 1 recevra sa pleine application même en ce qui concerne la reconnaissance des droits de citoyens aux populations sans nationalité de Roumanie, y compris les Juifs considérés jusqu'alors en Roumanie comme étrangers. Dans ce but, il sera promulgué en Roumanie, avant la ratification du traité de paix, une loi d'après laquelle toutes les personnes sans nationalité, qui auront participé à la guerre, soit dans le service militaire actif, soit dans le service auxiliaire, ou celles qui sont nées dans le pays et y sont établies, et dont les parents y sont, doivent être considérées, sans plus, comme sujets de l'Etat roumain, en ayant tous les droits, et peuvent se faire inscrire comme tels par les tribunaux. L'acquisition de la nationalité roumaine s'étendra également aux femmes légitimes, aux veuves et aux enfants mineurs de ces personnes.

Chapitre VIII. — Dispositions finales.

Art. 29. — Les rapports économiques entre les puissances alliées et la Roumanie sont réglés par des conventions séparées, formant partie constitutive du traité de paix, et qui entreront en vigueur en même temps que ce dernier, en tant qu'il n'en est pas autrement spécifié.

Il en est de même en ce qui concerne le rétablissement des relations de droit publiques ou privées, le règlement des dommages de guerre ou des dommages civils, l'échange des prisonniers de guerre et des internés civils, la publication d'amnisties, et le traitement à appliquer aux bâtiments fluviaux et aux autres moyens de transport tombés au pouvoir de l'adversaire.

Art. 30. — Pour l'interprétation de ce traité, le texte allemand et le texte roumain feront foi dans les rapports entre l'Allemagne et la Roumanie ; le texte allemand, le texte hongrois et le texte roumain, dans les rapports entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie ; le texte bulgare et le texte roumain, dans les rapports entre la Bulgarie et la Roumanie ; et le texte turc et le texte roumain dans les rapports entre la Turquie et la Roumanie.

Art. 31. — Ce traité de paix sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Vienne aussi vite que possible.

Le traité de paix entrera en vigueur à partir de sa ratification, en tant qu'il n'en est pas autrement spécifié.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé ce traité de paix et y ont apposé leurs sceaux officiels.

Fait en quintuple exemplaire, à Bucarest, le 7 mai 1918.

(Suivent les signatures).

846

Allemagne et Roumanie. — Traité additionnel signé a Bucarest le 7 mai 1918 (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 11 mai 1918, n° 238).

En vertu de l'article 29, alinéa 2, du traité de paix signé entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part, et la Roumanie d'autre part (1),

Les plénipotentiaires de l'Empire allemand à savoir :

Le secrétaire d'Etat à l'Office des affaires étrangères, Conseiller impérial intime en exercice, Richard von Kühlmann ; le Conseiller impérial intime en exercice, Paul von Koerner ; le Conseiller impérial intime en exercice, directeur à l'Office des affaires étrangères, Dr. Johannes Kriege ; le général major de l'armée royale prussienne, Emil Holl, chef de l'Etat-major du commandant en chef du groupe d'armées Mackensen ; et le capitaine de vaisseau de la marine impériale Hans Bene ;

Et les plénipotentiaires du Royaume de Roumanie à savoir :

Le Président du Conseil des ministres du Royaume, Alexandre Marghiloman ; le ministre des affaires étrangères, Constantin C. Arion ; le ministre plénipotentiaire royal, John N. Papini ; le ministre royal honoraire, Michail N. Burghele ;

Ont convenu de régler immédiatement l'établissement de relations légales, publiques et privées, la réparation des dommages de guerre et des dommages civils, l'échange des prisonniers de guerre et des internés civils, l'octroi d'amnisties et le sort des bâtiments destinés à la navigation fluviale et des autres moyens de transport tombés au pouvoir de l'adversaire ; dans ce but, ils ont convenu de conclure un traité additionnel au traité de paix.

Après avoir présenté leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, les plénipotentiaires se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

Chapitre 1er. — Reprise des relations diplomatiques et consulaires.

Article 1er. — Les relations consulaires étant reprises conformément à l'article 2 du traité de paix, chaque partie contractante permettra aux consuls de l'autre partie l'accès de tous les points de son territoire, dans la mesure où des exceptions n'auront pas été prévues, dès avant la guerre, pour certaines parties du territoire ; ces exceptions seront également maintenues après la guerre vis-à-vis de toute puissance tierce.

Pour des raisons de nécessité de guerre, chaque partie se réserve de ne permettre l'accès de certains points aux consuls de l'autre partie qu'après la conclusion de la paix générale.

Art. 2. — En conformité des dispositions de l'article 1er, il sera conclu le plus tôt possible entre l'Empire allemand et la Roumanie une convention consulaire rédigée sur le modèle des conventions consulaires signées récemment entre l'Allemagne et d'autres Etats, et relative à l'admission des consuls, aux prérogatives et immunités des fonctionnaires consulaires et à la compétence des consuls.

Jusqu'à la conclusion de la convention consulaire prévue dans l'alinéa 1er ci-dessus, les parties contractantes se garantissent, sous réserve de la réciprocité, le traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne aussi bien les prérogatives et immunités des fonctionnaires consulaires que la compétence consulaire.

Art. 3. — Chaque partie contractante réparera tous dommages dont auront souffert les fonctionnaires consulaires de l'autre partie, leurs consulats ou leur mobilier, à la

(1) V. ce texte ci-dessus, p. 411.

suite d'actes contraires au droit des gens commis sur son territoire, pendant la guerre, par ses autorités ou par sa population. En cas de divergences d'opinion, la fixation de ces dommages sera confiée à une Commission mixte composée d'un représentant de chaque partie et d'un président neutre.

Chapitre II. — Dommages de guerre.

Art. 4. — La Roumanie renonce à la réparation des dommages causés sur son territoire par des mesures militaires allemandes, y compris notamment toutes les réquisitions et contributions.

Les sommes que l'Allemagne a déjà versées à titre de réparation de dommages appartenant à la catégorie désignée à l'alinéa 1, seront remboursées par la Roumanie, dans la mesure où elles n'ont pas été compensées par des fournitures prélevées sur les ressources du pays ou payées en billets de banque nouvellement émis par la Banca Generala Romana (Banque d'émission de billets) désignée à l'article 5.

Art. 5. — Dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix, les billets émis, sur l'ordre de l'administration d'occupation, par la Banca Generala Romana (Banque d'émission de billets), seront remboursés par la Roumanie par ses propres moyens avec des billets de la Banque nationale roumaine ou par tout autre moyen de payement légal, et la Roumanie ne les remettra pas en circulation, afin de libérer les crédits ouverts et les dépôts faits, pour leur couverture, à la Reichsbank allemande. Jusqu'au remboursement, les billets de la Banca Generala Romana seront reconnus comme moyen de payement légal ; après la ratification du traité de paix, il ne sera plus émis de ces billets.

Art. 6. — La Roumanie accordera aux Allemands la réparation de tous les dommages qu'ils ont subis sur son territoire, par l'effet des opérations militaires effectuées par l'une des puissances belligérantes.

La disposition de l'alinéa 1 s'applique aussi aux dommages éprouvés par des Allemands en raison de leur qualité de participants (et spécialement aussi d'actionnaires) à des entreprises établies sur le territoire roumain. Elle ne s'applique pas aux dommages causés par le fait des opérations militaires à des Allemands en raison de leur qualité de membres des forces combattantes allemandes.

Art. 7. — En vue de fixer les dommages qui donneront droit à réparation d'après l'article 6, une Commission se réunira à Bucarest, aussitôt après la ratification du traité de paix. Elle sera composée par tiers de représentants des deux parties et de membres neutres ; le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner les membres neutres, et parmi eux le président.

La Commission posera les principes qui serviront de bases à ses décisions : elle publiera aussi le règlement nécessaire à l'accomplissement de son mandat et les dispositions déterminant la procédure. Ses décisions seront prises en sous-Commissions composées chacune d'un représentant de chaque partie contractante et d'un président neutre. Les sommes fixées par les sous-Commissions seront payées dans un délai d'un mois après la fixation.

Art. 8. — La Roumanie accordera aux neutres la réparation des dommages qu'ils ont subis sur son territoire par l'effet des mesures militaires allemandes ; cette réparation sera effectuée conformément aux principes généraux du droit des gens.

Chapitre III. — Rétablissement des traités politiques.

Art. 9. — Les traités, accords et conventions qui étaient en vigueur entre les parties contractantes avant la déclaration de guerre entreront à nouveau en vigueur — sauf s'il en est autrement stipulé dans le traité de paix et dans les traités additionnels — lors de la ratification de ces traités ; cependant, lorsque ces traités, accords et conventions ne peuvent être dénoncés durant une période fixée, la durée de cette période sera augmentée de la durée de la guerre.

Art. 10. — Les traités, accords et conventions dans lesquels — outre les parties contractantes — sont parties des puissances tierces entreront à nouveau en vigueur entre

les deux parties à la ratification du traité de paix ; réserve est faite des dispositions contraires contenues dans le traité de paix. Les dispositions de l'article 9 sur la prolongation de la durée de validité ne s'appliquent pas aux traités spéciaux conclus entre les deux parties et se rattachant à ces traités collectifs.

Art. 11. — En ce qui concerne les traités spéciaux et collectifs de nature politique, les parties contractantes réservent leur attitude jusqu'après la conclusion de la paix générale.

Art. 12. — Les parties contractantes concluront entre elles, le plus tôt possible, des conventions destinées à régler leurs relations légales, et notamment l'extradition de criminels, et les autres questions relatives à l'assistance judiciaire en matière pénale.

Chapitre IV. — Rétablissement des droits privés.

Art. 13. — Toutes les dispositions édictées sur son territoire par une partie contractante, d'après lesquelles les ressortissants de l'autre partie sont soumis, en raison de l'état de guerre, à une réglementation spéciale quelconque (lois de guerre) en ce qui concerne leurs droits privés, seront abolies à la ratification du traité de paix.

L'expression « ressortissant d'une partie contractante » désigne également les personnes juridiques et les sociétés domiciliées sur le territoire de cette partie contractante. De plus, les personnes juridiques et les sociétés non domiciliées sur le territoire d'une partie contractante seront assimilées aux ressortissants de cette partie lorsque, sur le territoire de l'autre partie, elles étaient soumises aux dispositions applicables à ces ressortissants.

Art. 14. — En ce qui concerne le régime applicable aux dettes en matière de droit privé — régime qui a été modifié par les lois de guerre — il est convenu ce qui suit :

§ 1. — Les rapports entre débiteurs et créanciers sont rétablis dans la mesure où les articles 14 à 18 n'en disposent pas autrement.

§ 2. — La disposition du paragraphe 1 n'empêche pas que la question de savoir quelle influence exercent sur le régime applicable aux dettes les circonstances créées par la guerre, et notamment l'impossibilité d'exécuter ses engagements par suite de difficultés de trafic ou de prohibitions de commerce, soit appréciée sur le territoire de chaque partie contractante conformément aux lois qui y sont applicables à tous les habitants du pays.

A cet égard, les ressortissants d'une partie qui seront lésés par des mesures prises, par l'autre partie ne devront pas être traités plus défavorablement que les nationaux qui sont lésés par ces mesures. Celui que la guerre a empêché d'exécuter une obligation en temps fixé ne sera pas tenu non plus de réparer les dommages en résultant.

§ 3. — Les créances dont le payement aurait été refusé pendant la guerre conformément à des lois de guerre ne seront exigibles que trois mois après la ratification du traité de paix. Elles porteront un intérêt de cinq pour cent l'an, depuis le jour primitivement fixé pour leur échéance, pendant la durée de la guerre et les trois mois suivants sans égard aux moratoires ; s'il y a lieu, les intérêts contractuels dus jusqu'au jour primitivement fixé pour l'échéance devront être payés.

En ce qui concerne les lettres de change ou les chèques, la présentation pour payement ou l'établissement d'un protêt faute de payement devra être effectuée avant l'expiration d'un délai de quatre mois après la ratification du traité de paix, ou bien — si l'accomplissement de la formalité requise est impossible dans le délai fixé par suite d'événements de guerre — avant l'expiration d'un délai d'un mois après la disparition de l'empêchement, sans dépasser toutefois au maximum un délai d'un an après la ratification.

§ 4. — Pour le recouvrement des créances et l'exécution des autres obligations de droit privé, les associations officiellement reconnues pour la protection des créanciers devront être reconnues et admises de part et d'autre comme représentant les personnes naturelles et juridiques faisant partie de ces associations, en vue de la poursuite des revendications présentées par ces personnes.

Art. 15. — Aussitôt après la ratification du traité de paix, chaque partie contractante

reprendra le payement de ses dettes et en particulier le service de la dette publique vis-à-vis des ressortissants de l'autre partie ; les engagements venus à échéance avant la ratification devront être payés dans un délai de trois mois après la ratification. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux obligations remplissant ces conditions, souscrites par une partie, mais passées à des ressortissants de l'autre partie postérieurement à la signature du traité de paix (1).

Art. 16. — Les droits d'auteur, les droits de propriété industrielle, les concessions et privilèges, de même que les revendications analogues fondées sur les principes du droit public, atteints par les lois de guerre, seront rétablis dans la mesure où l'article 18 n'en dispose pas autrement.

Lorsque les ressortissants d'une partie n'ont pas profité par suite de la guerre d'un délai fixé par la loi pour faire un acte nécessaire à l'établissement ou à la conservation d'un droit de propriété industrielle, l'autre partie contractante accordera à ces ressortissants, pour faire cet acte, et sans faire tort aux droits légitimement acquis par des tiers, un délai minimum d'un an après la ratification du traité de paix. Les droits de propriété industrielle appartenant aux ressortissants d'une partie ne doivent pas devenir caducs pour non-usage, sur le territoire de l'autre partie, avant l'expiration d'un délai de quatre ans après la ratification du traité.

Art. 17. — Sur le territoire de chaque partie contractante, les délais de prescription des droits, en ce qui concerne les ressortissants de l'autre partie, expireront au plus tôt un an après la ratification du traité de paix, lorsqu'ils n'étaient pas déjà venus à expiration avant la guerre. Cette disposition s'applique aussi aux délais de présentation des coupons d'intérêts ou de dividendes et des valeurs sorties aux tirages ou remboursables à tout autre titre.

Art. 18. — L'œuvre des administrations qui ont été chargées, en vertu de lois de guerre, de la surveillance, de la garde, de la gestion, de la liquidation de biens ou des encaissements, sera liquidée (sans préjudice des dispositions des articles 19 et 20) sur la base des dispositions suivantes :

§ 1. — Les biens surveillés, gardés ou gérés seront restitués immédiatement sur demande de l'ayant droit ; jusqu'au moment de la reprise de possession par l'ayant droit, il sera pourvu à la sauvegarde de ses intérêts.

§ 2. — Les dispositions du paragraphe 1er ne devront pas porter atteinte à des droits légitimement acquis par des tiers. Les payements et autres prestations d'un débiteur qui ont été reçus par les administrations désignées au commencement de cet article, ou conformément à leurs instructions, auront même force sur les territoires des parties contractantes que s'ils avaient été reçus par le créancier lui-même.

Les décisions de droit privé prises par les administrations désignées, ou conformément à leurs instructions, ou à leur égard, sont maintenues avec effet pour les deux parties.

§ 3. — Les administrations désignées au commencement de cet article devront, lorsqu'elles en seront requises, donner immédiatement aux ayants droit des renseignements sur leur activité, et notamment sur les recettes et les dépenses.

Les demandes d'indemnité présentées en raison de l'activité de ces administrations ou en raison des actes accomplis conformément à leurs instructions n'auront effet que selon les dispositions de l'article 20.

Art. 19. — Les propriétés immobilières ou les droits sur une propriété immobilière, les droits sur les mines ainsi que les droits de jouissance ou d'exploitation des propriétés immobilières, les entreprises ou les participations à une entreprise, — en particulier les actions — qui ont été aliénés par suite de lois de guerre ou qui, de toute façon, ont été enlevés de force à leur légitime propriétaire, doivent être restitués, libres de tous droits que des tiers ont pu acquérir dans l'intervalle, à leur ancien propriétaire sur

(1) Pour l'exécution de cet article, une ordonnance du chancelier de l'Empire du 8 mai 1918 (*Reichsanzeiger* du 8 mai) a prescrit la déclaration des titres d'emprunts roumains appartenant à des Allemands et le dépôt des coupons échus.

demande présentée par lui dans un délai d'un an après la ratification du traité de paix, contre restitution des avantages qu'a pu lui procurer l'aliénation ou de la dépossession.

Chapitre V. — Réparation des dommages civils.

Art. 20. — Tout ressortissant d'une partie contractante qui a subi un dommage sur le territoire de l'autre partie à la suite de lois de guerre par la privation momentanée ou durable de droits d'auteur, de droits de propriété industrielle, de concessions, privilèges et revendications analogues, ou par la surveillance, la garde, la gestion ou la liquidation de biens, devra être dédommagé par cette autre partie de façon adéquate, dans la mesure où le dommage n'a pas été réparé par le rétablissement dans la situation antérieure.

Art. 21. — Chaque partie contractante indemnisera les ressortissants civils de l'autre partie des dommages qui leur ont été infligés sur son territoire pendant la guerre, ou indirectement avant le commencement de la guerre, par les autorités politiques locales ou par la population à la suite d'actes contraires au droit des gens commis contre l'existence, la santé, la liberté ou la propriété. Cette disposition s'applique aussi aux dommages dont ont souffert les ressortissants des deux parties à titre de participants, et notamment d'actionnaires, à une entreprise sise sur le territoire de l'ancienne partie.

Art. 22. — Les dommages à réparer en vertu des articles 20 et 21 seront évalués par les Commissions désignées à l'article 7 d'après les principes qui y sont exposés; les sommes fixées seront payées dans un délai d'un mois après la fixation.

Art. 23. — Chaque partie contractante payera immédiatement les objets réquisitionnés par elle ou ses alliés sur son territoire aux ressortissants de l'autre partie, dans la mesure où ce payement n'a pas encore été effectué.

Art. 24. — Les Allemands qui, avant la guerre, étaient employés dans les administrations publiques roumaines de toute nature et qui ont été renvoyés de ces fonctions à cause de leur qualité d'étrangers ennemis, devront être rétablis sur leur demande avec même rang et attributions égales, ou, en cas d'impossibilité, dédommagés de façon équitable.

Chapitre VI. — Echange des prisonniers de guerre et des internés civils.

Art. 25. — Il est disposé ce qui suit en ce qui concerne l'échange des prisonniers de guerre des deux parties :

§ 1. — De part et d'autre, les prisonniers de guerre seront renvoyés dans leur patrie, lorsqu'ils ne désireront pas — avec l'approbation de l'Etat capteur — rester sur son territoire ou se rendre dans un autre pays.

L'échange, déjà commencé, de prisonniers de guerre inaptes à servir sera effectué avec la plus grande rapidité possible. L'échange des autres prisonniers de guerre se fera aussitôt que possible dans des délais qui seront fixés plus exactement.

§ 2. — Au moment de leur renvoi, les prisonniers de guerre recevront l'avoir personnel qui leur a été enlevé par les autorités de l'Etat capteur, ainsi que le produit de leur travail qui ne leur aurait pas encore été payé ou porté en compte; cette obligation ne s'étend pas aux écrits traitant de questions militaires.

§ 3. — Les dépenses faites par chaque partie pour les prisonniers de guerre ressortissants de l'autre partie seront calculées de la façon suivante : pour la période s'étendant jusqu'au 1er avril 1918, en Allemagne le taux moyen est de 2.000 marks par prisonnier de guerre ayant rang d'officier et de 1.000 marks pour tout autre prisonnier de guerre ; en Roumanie, il est de 2.500 lei par prisonnier de guerre ayant rang d'officier et de 1.250 lei pour tout autre prisonnier de guerre ; pour la période commençant au 1er avril 1918, il est prévu un supplément journalier : en Allemagne de 4 et 2 marks, en Roumanie de 5 et 2.50 lei. Le payement se fera dans la monnaie de l'Etat capteur, par versements partiels relatifs chaque fois à 10.000 prisonniers et effectués dans un délai d'une semaine après renvoi de ces prisonniers.

Les dépenses faites pour les prisonniers morts en captivité ou renvoyés avant le 1er mars

1918 seront comptées à part, en prenant comme base la moitié des taux indiqués dans l'alinéa 1er. Le payement s'effectuera aussitôt après la présentation et l'acceptation des comptes, en réservant, s'il y a lieu, les cas encore à éclaircir.

Les frais du rapatriement des prisonniers jusqu'à la frontière de leur pays natal seront supportés par ce dernier pays.

§ 4. — Une Commission composée de trois représentants de chaque partie se réunira à Bucarest aussitôt après la ratification du traité de paix, afin de régler les détails de l'échange, et notamment les délais prévus au § 1er, alinéa 2, phrase 2, ainsi que les modalités du rapatriement ; cette Commission surveillera aussi l'exécution des conventions conclues.

Art. 26. — Il est disposé ce qui suit en ce qui concerne le rapatriement des ressortissants civils des deux parties :

§ 1. — De part et d'autre, les ressortissants civils internés ou bannis seront rapatriés gratuitement le plus tôt possible, lorsqu'ils ne désireront pas rester — avec l'approbation de l'État où ils se trouvent — sur son territoire ou se rendre dans un autre pays.

La Commission prévue à l'article 25, § 4, devra régler les détails de l'échange et surveiller l'exécution des conventions conclues.

§ 2. — Les ressortissants d'une partie qui avaient leur domicile ou un établissement industriel ou commercial sur le territoire de l'autre partie lors de la déclaration de guerre et qui ne résidaient pas sur ce territoire, pourront y revenir dès que l'autre partie ne se trouvera plus en état de guerre. Le retour ne peut leur être refusé que pour des raisons de sûreté intérieure ou extérieure de l'État.

Comme pièce justificative, il suffira d'un passeport délivré par les autorités de la mère-patrie et constatant que le titulaire appartient à la catégorie des personnes désignées à l'alinéa précédent ; il ne sera pas exigé de visa sur le passeport.

Art. 27. — Les ressortissants de chaque partie contractante ne seront soumis, sur le territoire de l'autre partie, pour la période pendant laquelle leur exploitation industrielle ou commerciale ou leur activité dans toute autre branche a été interrompue par suite de la guerre, a aucun droit, charge, impôt ou taxe frappant l'exploitation industrielle ou commerciale ou toute autre branche d'activité. Les sommes, qui en vertu de cette disposition ne sont pas dues, mais qui cependant ont déjà été perçues, devront être remboursées dans un délai de six mois après la ratification du traité de paix.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent, de façon correspondante, aux sociétés commerciales et autres sociétés à but lucratif, dans lesquelles des ressortissants d'une partie sont intéressés à titre d'associés, d'actionnaires ou à tout autre titre, et dont l'exploitation a été interrompue sur le territoire de l'autre partie par suite de la guerre.

Art. 28. — Chaque partie contractante s'engage à respecter et à entretenir les tombes des militaires et des autres ressortissants de l'autre partie morts pendant l'internement ou le bannissement, lorsque ces tombes se trouvent sur son territoire ; d'accord avec les autorités du pays, des mandataires de cette autre partie pourront être chargés d'entretenir les tombes et de les décorer de façon appropriée. Les questions de détai relatives à l'entretien des tombes sont réservées et feront l'objet d'une convention ultérieure.

Chapitre VII. — Modalités du rapatriement.

Art. 29. — Pendant un délai de dix ans après la ratification du traité de paix, les ressortissants de chaque partie contractante, originaires du territoire de l'autre partie, auront la faculté de revenir dans leur pays d'origine lorsque les autorités de ce dernier y consentiront.

Quand elles en feront la demande, les personnes autorisées à rentrer dans leur patrie seront dégagées des liens les rattachant à l'ancien Etat. Leurs communications écrites ou verbales avec représentants diplomatiques et consulaires de leurs pays d'origine ne devront être empêchées ou entravées en aucune façon.

Art. 30. — Les rapatriés recevront une indemnité adéquate pour les vexations dont ils auraient été l'objet au cours de la guerre, en raison de leur origine, par l'Etat où ils se trouvent ; du fait de l'exercice du droit de rapatriement, ils ne devront supporter aucun dommage pécuniaire légal. Ils seront autorisés à liquider leurs biens et à en emporter le montant ainsi que tous leurs autres biens mobiliers ; de plus, ils auront le droit de résilier leurs baux en donnant un préavis de six mois, sans que le bailleur soit admis à leur réclamer des dommages et intérêts pour résiliation anticipée du bail.

Chapitre VIII. — Amnistie.

Art. 31. — Conformément aux dispositions suivantes, chaque partie contractante garantit l'impunité aux ressortissants de l'autre partie.

§ 1. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux prisonniers de guerre, resssortissants de l'autre partie, pour tous actes punissables accomplis par eux contrairement aux lois ou à la discipline.

§ 2. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux ressortissants civils de l'autre partie, internés ou bannis pendant la guerre, pour tous actes punissables accomplis pendant l'internement ou le bannissement contrairement aux lois ou à la discipline.

§ 3. — Chaque partie garantit l'impunité complète à tous les ressortissants de l'autre partie pour les actes punissables commis au profit de leur pays et pour les violations des lois d'exception dirigées contre les étrangers ennemis.

§ 4. — L'impunité prévue dans les paragraphes 1 à 3 ne s'étend pas aux actes qui seront commis après la ratification du traité de paix.

Art. 32. — Conformément aux dispositions suivantes, les parties contractantes garantissent l'impunité à leurs propres ressortissants.

§ 1. — Chaque partie garantit l'impunité complète aux personnes appartenant à ses forces armées pour les travaux accomplis comme prisonniers de guerre de l'autre partie. Cette disposition s'applique aussi aux travaux accomplis par les ressortissants civils des deux parties pendant leur internement ou leur bannissement.

§ 2. — La Roumanie garantit l'impunité complète à ses ressortissants pour leur conduite politique ou pour leur attitude militaire en raison de motifs politiques, pendant la guerre.

Art. 33. — Dans la mesure où l'impunité est garantie conformément aux dispositions des articles 31 et 32, il ne sera pas intenté de nouvelles actions pénales ; les actions pénales intentées seront arrêtées et les peines prononcées ne seront pas appliquées.

Les prisonniers de guerre qui sont en détention préventive ou en détention pour trahison en temps de guerre ou trahison contre l'Etat, assassinat prémédité, brigandage, chantage, incendie prémédité ou attentat aux mœurs, pourront être maintenus en détention jusqu'à ce que cesse leur captivité de guerre, ce qui devra autant que possible avoir lieu en même temps que le premier échange d'inaptes au service. Jusqu'à la conclusion de la paix générale, l'Allemagne se réserve le droit de prendre les mesures nécessitées par l'intérêt de sa sécurité militaire vis-à-vis des personnes auxquelles elle accorde l'impunité.

Aucun préjudice légal ne pourra être causé, non plus, aux personnes auxquelles est accordée l'impunité, ni à leurs familles ; si néanmoins quelque préjudice avait été subi, la situation antérieure serait rétablie.

Chapitre IX. — Traitement des batiments destinés a la navigation fluviale et des autres moyens de transport tombés au pouvoir de l'adversaire.

Art. 34. — Les bâtiments destinés à la navigation fluviale qui appartiennent aux ressortissants d'une partie contractante et qui sont tombés au pouvoir de l'autre partie devront être restitués ou, en cas de destruction, une somme égale à leur valeur sera versée en espèces ; la période à laquelle s'appliquera la réparation commencera à la perte de possession et se terminera à la restitution ou au versement des dommages-intérêts.

Les dispositions de l'alinéa 1er s'appliquent également aux bâtiments appartenant au gouvernement d'une partie et employés au transport fluvial des marchandises qui lors

de la déclaration de guerre se trouvaient dans les ports de l'autre partie, ainsi qu'à tous les bâtiments destinés à la navigation fluviale et loués directement ou indirectement pour cet objet par une partie ou ses ressortissants.

Les frais de renflouement et de remise en état d'un bâtiment coulé rentrant dans les catégories désignées aux alinéas 1 et 2 seront remboursés par la partie qui a eu intérêt à couler le bâtiment.

Art. 35. — Les navires de commerce d'une partie contractante qui lors de la déclaration de guerre se trouvaient dans un port de l'autre partie seront ainsi que leurs cargaisons traités conformément aux dispositions prévues à l'article 34 pour les bâtiments destinés à la navigation fluviale.

Art. 36. — Le matériel de chemin de fer appartenant à une partie contractante ou à ses ressortissants, qui lors de la déclaration de guerre se trouvait sur le territoire de l'autre partie, devra être restitué intact ou, en cas d'impossibilité, une somme égale à sa valeur sera versée en espèces ; la période à laquelle s'appliquera la réparation commencera à la perte de possession du matériel et se terminera à sa restitution ou au versement des dommages-intérêts.

Art. 37. — Aussitôt après la ratification du traité de paix, une Commission composée d'un représentant de chaque partie contractante et d'un membre neutre qui aura la présidence se réunira à Bucarest pour appliquer les dispositions contenues dans les articles 34 à 36 : le Président du Conseil fédéral suisse sera prié de désigner le président.

La Commission sera notamment chargée de décider dans chaque cas si les conditions préalables exigées pour la restitution du matériel de transport, le remboursement d'une somme égale à sa valeur, ou le payement d'une indemnité, sont remplies ; elle fixera le quantum des sommes à payer et cela dans la monnaie de l'Etat auquel le payement sera fait. Dans un délai d'un mois après la fixation, les sommes seront mises à la disposition du gouvernement de cet Etat pour le compte des ayants droit.

Chapitre X. — Paroisses et écoles allemandes.

Art. 38. — Les paroisses allemandes et les écoles allemandes en Roumanie seront reconnues dans ce pays et ces établissements seront autorisés à ester en justice pour l'exercice de leurs droits ; ils pourront aussi acquérir des propriétés immobilières dans la mesure où ces acquisitions sont nécessaires à la poursuite de leur objet.

Art. 39. — Les paroisses et les écoles désignées à l'article 38 conserveront tous les droits qui leur avaient été accordés par la Roumanie avant la guerre ; de même, au point de vue des impôts, elles ne devront pas être traitées plus défavorablement que les établissements roumains.

Sans qu'il soit porté atteinte à la surveillance exercée par le gouvernement roumain, les paroisses et les écoles auront le droit de régler librement leur organisation et l'emploi de leurs ecclésiastiques, directeurs d'école et personnel enseignant, sans tenir compte de la souveraineté de l'Etat ; les écoles auront également le droit de déterminer la langue choisie pour l'enseignement, le programme des études et les autres dispositions scolaires.

Art. 40. — Tous les droits et avantages qui seront accordés à une tierce puissance ou à ses ressortissants au point de vue de la création, de l'entretien ou de l'imposition des paroisses ou des écoles et des établissements d'enseignement de toutes sortes appartiendront aussi sans aucune autre formalité à l'Allemagne et à ses ressortissants. A cet égard, les avantages accordés à une confession religieuse seront valables de même pour toute autre confession.

Art. 41. — La Roumanie s'engage à restituer aux paroisses allemandes et aux écoles allemandes les biens qui leur ont été enlevés, ou, en cas d'impossibilité, à dédommager ces établissements. Des indemnités leur seront accordées pour tous les autres dommages qu'ils ont éventuellement éprouvés du fait de la guerre de la même manière que les Allemands pour les dommages qu'ils ont subis.

Chapitre XI. — Garantie des engagements financiers pris par la Roumanie.

Art. 42. — Après avoir obtenu l'assentiment de la Banque nationale roumaine, la

Roumanie consent à ce que les crédits ouverts et les fonds déposés pour le compte de la Banque nationale à la Reichsbank allemande soient immobilisés (en observant les ordonnances prises à cet égard pendant la période d'administration forcée et en excluant les revendications en dommages et intérêts) en garantie pendant cinq ans pour le service de la dette publique roumaine vis-à-vis des ressortissants de l'Allemagne et, si la Roumanie effectue un versement en retard, pendant dix ans, et que ces crédits et ces fonds puissent également être employés en cas de besoin au payement des coupons échus et des titres rachetés.

Art. 43. — Dans un délai de quatre semaines après la signature du traité de paix, des représentants des parties contractantes se réuniront à Berlin pour conclure des conventions plus précises en ce qui concerne l'exécution des engagements financiers pris par la Roumanie ainsi que de nouvelles garanties à fournir.

Chapitre XII. — Dispositions finales.

Art. 44. — Le présent traité additionnel qui forme partie intégrante et essentielle du traité de paix sera ratifié et les actes de ratification seront échangés en même temps que les actes de ratification du traité de paix.

Art. 45. — Dans la mesure où il ne contient aucune disposition contraire, le traité additionnel entrera en vigueur en même temps que le traité de paix.

En vue de compléter le traité additionnel, et notamment de conclure les conventions ultérieures prévues dans ce traité, des représentants des parties contractrantes se réuniront à Berlin dans un délai de quatre mois après la ratification. L'application des dispositions du traité additionnel aux régions protégées par l'Allemagne y sera également réglée.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé ce traité additionnel et y ont apposé leurs sceaux officiels.

Fait en double original à Bucarest, le 7 mai 1918.

(Suivent les signatures.)

847

Allemagne et Roumanie. — Traité économique signé a Bucarest le 7 mai 1918 (*Norddeutsche allgemeine Zeitung* du 15 mai 1918, n° 245).

En vertu de l'article 29, alinéa 1er, du traité de paix signé entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongie, la Bulgarie et la Turquie d'une part et la Roumanie d'autre part (1), les plénipotentiaires de l'Empire allemand, c'est-à-dire le secrétaire d'Etat à l'Office des affaires étrangères, Conseiller intime actuel de l'Empereur, Richard von Kühlmann ; le Conseiller intime actuel de l'Empereur, Paul von Koerner ; le Conseiller intime actuel de l'Empereur, Dr Johannes Kriege, directeur à l'Office des affaires étrangères ; le général de la brigade royale prussienne, Emil Holl, chef de l'Etat-major général du commandant en chef du groupe d'armées Mackensen ; et le capitaine de vaisseau Hans Bene ;

Et les plénipotentiaires du Royaume de Roumanie, c'est-à-dire le Président royal du, Conseil des ministres, Alexandre Marghiloman ; le ministre royal des affaires étrangères Constantin C. Arion ; le ministre plénipotentaire royal, Jean N. Papini ; et le ministre plénipotentiaire royal honoraire, Mihail N. Burghele ;

Ont convenu de conclure un accord spécial pour régler à l'avenir les relations économiques, le trafic des chemins de fer, le service des postes et télégraphes entre l'Alle-

(1) V. ci-dessus, page 402.

magne et la Roumanie et pour régler aussi la question d'un chantier de constructions navales à Giurgevo.

Après avoir présenté leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, les plénipotentiaires se sont mis d'accord sur les conventions suivantes :

A. — Dispositions relatives au règlement des relations économiques entre l'Allemagne et la Roumanie.

Article 1er. — Les parties contractantes conviennent que la conclusion de la paix entraîne également la cessation de la guerre économique et financière. Elles s'engagent à ne participer ni directement ni indirectement à des mesures ayant pour objet la continuation des hostilités en matière économique ou financière et à empêcher par tous les moyens en leur pouvoir que de telles mesures soient prises dans l'étendue des territoires relevant de leur souveraineté.

Pendant la période de transition nécessaire pour faire disparaître les conséquences de la guerre et procéder à une organisation nouvelle des relations, les parties contractantes s'engagent à ne créer autant que faire se pourra, par l'application de droits de douanes élevés, aucune difficulté à l'acquisition en marchandises nécessaires et se déclarent disposées à entrer immédiatement en négociations afin de maintenir et d'étendre autant que faire se pourra les franchises de douane établies pendant la guerre à titre provisoire.

Art. 2. — Si dans les pays neutres il y a des marchandises entreposées provenant d'Allemagne ou de Roumanie qui ne doivent être exportées ni directement ni indirectement vers les territoires de l'autre partie contractante, les restrictions de cette nature à la libre disposition de ces marchandises doivent être levées en ce qui concerne les parties contractantes. Celles-ci s'engagent en conséquence à donner immédiatement connaissance aux gouvernements des Etats neutres de la suppression sus-mentionnée de ces restrictions.

Art. 3. — Les avantages que l'une des parties contractantes a accordés pendant la guerre à d'autres pays par l'octroi de concessions ou par toutes autres mesures gouvernementales, doivent être supprimés ou étendus à l'autre partie par l'attribution de droits identiques.

Art. 4. — La Roumanie ne revendiquera pas les avantages que l'Allemagne accorde à l'Autriche-Hongrie ou à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Allemagne ou indirectement par un autre pays uni à l'Allemagne ou à l'Autriche-Hongrie par une union douanière. Les colonies, possessions et protectorats étrangers sont à cet égard assimilés à la métropole.

L'Allemagne ne revendiquera pas les avantages que la Roumanie accorde à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de la Roumanie, ou indirectement par un autre pays uni à elle par une union douanière, ou qu'elle accorde aux colonies, possessions et protectorats étrangers de l'un des pays unis à elle par une union douanière.

Art. 5. — Les parties contractantes autoriseront l'embauchage sur leurs territoires respectifs d'ouvriers agricoles et de manœuvres.

Aucun obstacle ne sera mis au passage de ces travailleurs du territoire de l'une des parties sur le territoire de l'autre partie, à l'exception des ouvriers employés dans les services publics et des spécialistes industriels.

Art. 6. — Jusqu'à l'entrée en vigueur du chapitre IV de l'accord relatif au pétrole signé ce jour ou des autres dispositions pouvant remplacer ledit chapitre IV, le gouvernement roumain ne percevra pas de droits d'exportation sur le pétrole brut et les produits dérivés du pétrole, ainsi que sur les autres marchandises mentionnées dans l'accord relatif au pétrole, exportés de Roumanie en Allemagne, il n'interdira pas non plus l'exportation de ces marchandises et ne les soumettra pas à d'autres restrictions de quelque nature qu'elles soient.

Art. 7. — Les ressortissants de l'Empire d'Allemagne, ainsi que les sociétés par actions

et les autres sociétés commerciales industrielles ou financières (y compris les Compagnies d'assurances) constituées conformément aux lois de l'Empire d'Allemagne auront en Roumanie qualité pour acquérir dans les villes des biens mobiliers de toute nature ainsi que des biens immobiliers, pour prendre à bail dans les communes rurales, pour une durée de 30 années, des biens immobiliers et dans le but d'exercer un commerce ou une entreprise de transports et pour en disposer pendant la durée du bail. Il ne sera pas fait obstacle par le gouvernement roumain au renouvellement du bail à deux reprises pour la durée indiquée précédemment, en tant que ce renouvellement du bail est fait chaque fois 5 années avant son expiration après accord entre le preneur et le bailleur.

Les ressortissants de l'Empire d'Allemagne et les sociétés ci-dessus désignées pourront exploiter un commerce, une industrie et une profession quelconque, sans à cet égard être soumis à d'autres restrictions ou à des taxes et impôts plus élevés que ceux qui frappent la catégorie la plus favorisée des ressortissants roumains ou des sociétés roumaines ; à cet égard ils devront se conformer aux lois roumaines. Ils ne doivent en aucune manière être moins favorablement traités que les ressortissants ou les sociétés d'une tierce puissance pour l'exercice d'une des professions ci-dessus visées ou pour l'achat, la possession ou la disposition de leurs biens immobiliers de toute nature.

Le droit de propriété, tant pour eux-mêmes que pour leurs héritiers, sans limitation aucune et conformément aux lois roumaines, sera reconnu aux ressortissants de l'Etat allemand qui avaient déjà la propriété en Roumanie de biens fonciers de quelque nature que ce soit à l'époque de la conclusion de la paix.

Art. 8. — Les entreprises allemandes de transport auront en Roumanie pour tout ce qui concerne l'organisation de l'émigration, en particulier en ce qui concerne la conclusion de contrats de transport, et ce qui concerne la nomination de représentants ou d'agents, les mêmes droits que les entreprises de transport ou d'émigration de Roumanie — en tant que pareilles entreprises fonctionnent en Roumanie — ou de tout autre pays, et il est stipulé que l'émigration par des ports allemands sera autorisée dans les mêmes conditions que l'émigration par des ports roumains ou par d'autres ports ; qu'il ne sera pas imposé aux émigrants se rendant vers les ports allemands des conditions plus rigoureuses qu'aux émigrants quittant leur pays par d'autres voies et que dans le cas de transport par les ports alllemands les prescriptions édictées en Allemagne pour la protection des émigrants seront reconnues également comme suffisantes par la Roumanie.

Art. 9. — Le traité de commerce, de douane et de navigation conclu entre les deux pays à la date du 9/21 octobre 1893 et le protocole final qui s'y rattache seront remis en vigueur sous la forme que leur a donnée le traité additionnel des 25 septembre et 8 octobre 1904 (1), ils resteront en vigueur jusqu'au 18/31 décembre 1930, et après cette date, pendant une année après leur dénonciation par l'une ou l'autre partie contractante.

Les modifications et additions suivantes seront cependant apportées au traité et au protocole final :

I

Seront ajoutés les nouveaux articles qui suivent :

Art. II *a*. — Les sociétés par actions et les autres sociétés commerciales industrielles et financières (y compris les Compagnies d'assurances) qui ont leur siège sur le territoire d'une partie contractante et qui sont constituées conformément aux lois de cette partie seront reconnues également sur le territoire de l'autre partie comme ayant une existence légale et comme ayant en particulier le droit d'ester en justice tant comme demandeur que comme défendeur.

En ce qui concerne l'autorisation d'exercer un commerce ou une industrie, ces socié-

(1) V. le texte des traités germano-roumains du 9/21 octobre 1893 avec le protocole final et du 25 septembre/8 octobre 1904, dans Descamps et Renault, *Recueil des traités du XXe siècle*, 1904, p. 494 et 475.

tés jouiront dans tous les cas sur le territoire de l'autre partie des mêmes droits que les sociétés de même nature et d'une tierce puissance quelconque.

II

L'article V sera complété par le troisième alinéa suivant :

Dans la période de transition suivant la guerre, et pour faire disparaître les conséquences de la guerre, on pourra prescrire des restrictions dans les relations, telles que des interdictions d'importation, d'exportation et de transit, en tant qu'il n'est rien stipulé de contraire dans des accords particuliers ; ces restrictions devront être appliquées de telle sorte qu'elles soient aussi peu gênantes que possible et elles devront être levées dès que les circonstances le permettront.

III

L'article VII est complété par le troisième alinéa suivant :

En tant qu'il n'en est pas autrement stipulé dans l'Annexe « C », le tarif général des douanes de Roumanie du 28 janvier 1906 (ancien style) servira de base à la fixation des droits de douane à acquitter par les marchandises allemandes importées en Roumanie.

IV

Le premier alinéa de l'article XII reçoit la teneur suivante :

Les taxes intérieures perçues actuellement ou à percevoir à l'avenir sur le territoire de l'une des parties contractantes, pour le compte de l'Etat, des communes, des cantons, ou des corporations, sur la production, la préparation, l'expédition, la vente ou la consommation d'un produit, pourront également être perçues sur les produits de même nature provenant du territoire de l'autre partie, mais elles ne pourront sous aucun prétexte être plus élevées ou plus gênantes pour les produits de l'autre partie que pour les produits indigènes.

En tant que des taxes intérieures sont perçues sur les matières premières ou sur les marchandises mi-ouvrées, il pourra être également établi des impôts de compensation appropriés sur l'importation des produits fabriqués ou obtenus avec ces matières premières ou de ces marchandises mi-ouvrées, même si les produits indigènes de même espèce ne sont pas directement l'objet de la taxe.

V

Après l'article XIX sont ajoutés les nouveaux articles suivants :

1. Art. XIX *a*. — 1. — Il ne sera fait sur les chemins de fer aucune différence entre les habitants des territoires des parties contractantes pour le transport des voyageurs et des bagages, en ce qui concerne les expéditions, les prix de transport et les taxes publiques relatives au transport.

A cet égard, les parties conviennent que sur les chemins de fer secondaires, chemins de fer à voies étroites, chemins de fer locaux et particuliers servant principalement au transport des étrangers, les réductions de tarif pourront être limitées aux habitants domiciliés dans les communes voisines.

2. — Les transports de marchandises en provenance d'Allemagne destinées à la Roumanie ou en transit par la Roumanie à destination d'un pays étranger ne seront pas traités sur les chemins de fer roumains, toutes conditions étant égales, en ce qui concerne l'expédition, les prix de transport ou les taxes publiques relatives au transport d'une façon moins favorable que les transports de marchandises roumaines de même nature ayant même destination et sur le même itinéraire. La même disposition s'applique sur les chemins de fer allemands aux transports de marchandises en provenance de la Roumanie et destinées à l'Allemagne ou en transit à travers l'Allemagne, à destination d'un pays étranger.

Ce principe s'applique également avec réciprocité aux marchandises en provenance ses territoires de l'une des parties contractantes franchissant la frontière par d'autres moyens de transport pour parvenir sur le territoire de l'autre partie contractante, et y être ensuite remises au chemin de fer.

Si une tierce puissance traitait, sur ses voies de communication, les produits de l'une des parties contractantes plus défavorablement que les produits indigènes de même nature, cette parties contractante aurait le droit de traiter les produits de la dite tierce puissance entrant chez elle par les chemins de fer de l'autre partie contractante à l'entrée sur ses propres voies ferrées et en transit sur ces voies, d'une façon moins favorable que les produits indigènes. Il est convenu que le traitement moins favorable appliqué aux produits d'une telle tierce puissance devra être appliqué uniformément sur tout le réseau ferré de celle des parties contractantes sur le territoire de laquelle a lieu l'entrée ou le transit des marchandises.

3. — Les clauses suivantes relatives à l'application de tarifs de chemins de fer, de réduction des prix de transport ou à d'autres avantages ne s'appliqueront pas au transport de marchandises de même nature en provenance des territoires de l'autre partie contractante :

a) Clause relative à la provenance indigène de la marchandise ; l'exigence d'une pareille désignation de la marchandise, qui ne peut s'appliquer à une marchandise identique de l'autre partie contractante, doit être assimilée à cette clause.

b) Clause relative à la remise de la marchandise à un endroit donné à moins qu'il ne s'agisse de la clause relative à l'acheminement des marchandises jusqu'au bateau ou qu'il ne s'agisse de lutter contre un état de crise spéciale et passager ou à moins que les tarifs de chemins de fer d'importance secondaire ne soient refusés en général au trafic de transit par l'effet de la prescription relative à la remise de la marchandise à un endroit donné.

c) Clause exigeant que la matière première ou le produit mi-ouvré destiné à la marchandise bénéficiant d'un traitement de faveur aient été transportés complètement ou partiellement sur les voies indigènes.

2. Art. XIX *b*. — Les parties contractantes veilleront à ce que, pour le transport des personnes et des marchandises, des tarifs directs soient établis, dans la mesure des besoins réels.

Pour les relations réciproques entre l'Allemagne et la Roumanie, des tarifs directs seront établis au moins dans la mesure où ils existaient le 1er août 1914.

3. Art. XIX *c*. — 1. — Pour l'importation et le transit de marchandises allemandes, il ne sera pas appliqué sur les chemins de fer roumains de tarifs plus élevés ou de conditions plus défavorables que les tarifs ou les conditions appliqués aux marchandises de même nature d'une tierce puissance expédiées dans la même direction et sur le même trajet.

Pour l'exportation et le transit vers l'Allemagne de certaines marchandises désignées, il ne sera pas appliqué sur les chemins de fer roumains de tarifs plus élevés ou de conditions plus défavorables que les tarifs ou les conditions appliqués à des marchandises de même nature expédiées dans la même direction et sur le même trajet vers une destination indigène ou vers une tierce puissance.

Les avantages concédés par les chemins de fer roumains en ce qui concerne les trafics ou les taxes publiques relatives au transport dans le trafic en provenance ou à destination des ports de mer, s'appliqueront également aux relations par chemin de fer avec l'Allemagne en provenance et à destination de la frontière terrestre, et aux relations avec l'Allemagne au moyen du transbordement sur le Danube, en provenance ou à destination des lieux de transbordement sur le Danube.

A cet égard l'importance de ces avantages sera déterminée d'après le pourcentage de réduction du tarif intérieur et des taxes publiques normales relatives au transport par rapport au taux du transport.

Si pour le trafic maritime la concession d'avantages dépend du chargement de quan-

tités supérieures à 20 tonnes, cette condition ne sera pas exigée pour accorder ces avantages au trafic par la frontière terrestre ou par les lieux de transbordement sur le Danube.

Il y a accord sur ce point que les ports du Danube entre Braïla inclus et la mer Noire seront également considérés comme ports de mer.

2. — Pour l'importation et le transit de marchandises en provenance de Roumanie par les points de la frontière germano-autrichienne et par les lieux allemands de transbordement sur le Danube, ainsi que pour l'exportation vers la Roumanie de certaines marchandises désignées, par ces points de la frontière et ces lieux de transbordement sur le Danube, il ne sera pas appliqué, sur les chemins de fer allemands, de tarifs supérieurs ou de conditions plus défavorables que les tarifs ou les conditions qui seront appliqués pour l'importation de marchandises de même nature en provenance d'Autriche, de Hongrie, ou d'un pays balkanique, ou pour l'exportation de marchandises allemandes de même nature en Autriche, en Hongrie ou dans un pays balkanique, par les points de la frontière et les lieux de transbordement sur le Danube désignés, et expédiées pour la même destination et sur le même trajet.

Pour l'importation de marchandises de Roumanie par les ports de mer allemands, on n'appliquera pas, sur les chemins de fer allemands, de tarifs plus élevés ou de conditions plus défavorables que les tarifs et les conditions qui seront appliqués pour des marchandises de même nature d'une tierce puissance expédiées dans la même direction et sur le même trajet.

3. — Les marchandises arrivant par chemin de fer dans les ports maritimes ou dans des lieux de transbordement sur le Danube et qui de là sont réexpédiées par bateaux allemands de même que les marchandises qui arrivent sur bateaux allemands dans les ports maritimes ou dans des lieux de transbordement sur le Danube et qui de là sont réexpédiées par chemin de fer, ne seront pas traitées sur les chemins de fer roumains, pour la même destination et sur le même trajet, ni en ce qui concerne l'expédition, ni en ce qui concerne les prix de transport et tous autres droits ou taxes publiques relatives au transport d'une façon moins favorable que les marchandises qui arriveront dans ces mêmes ports maritimes ou lieux de transbordement snr le Danube sur des bateaux roumains ou sur des bateaux de tout autre pavillon, ou qui de là sont réexpédiées sur des bateaux roumains ou sur des bateaux de tout autre pavillon.

La condition d'après laquelle l'application de tarifs des chemins de fer, de réductions des prix de transport ou autres avantages dépend sur les chemins de fer roumains du transport des marchandises par des bateaux d'une entreprise particulière de navigation ou par une voie de communication fluviale ou maritime spéciale, ne s'appliquera pas aux marchandises arrivant sur des bateanx allemands dans les ports maritimes ou dans des lieux de transbordement sur le Danube, ou réexpédiées de ces lieux sur des bateaux allemands.

Les marchandises qui arrivent par chemin de fer dans des lieux allemands de transbordement sur le Danube et qui sont réexpédiées de ces lieux sur des bateaux de l'Etat roumain ou d'entreprises roumaines de navigation subventionnées par l'Etat ainsi que es marchandises qui arrivent sur de tels bateaux dans les lieux allemands de transbordement sur le Danube et qui sont réexpédiées de ces lieux par chemin de fer, ne seront pas traitées sur les chemins de fer allemands, pour la même destination et sur le même trajet, ni en ce qui concerne l'expédition ni en ce qui concerne les prix de transport et les autres frais ainsi que les taxes publiques relatives au transport plus défavorablement que les marchandises arrivant dans les mêmes lieux de transbordement sur le Danube par des bateaux allemands ou par des bateaux de tout autre pavillon, ou réexpédiées de ces lieux sur de tels bateaux.

La clause d'après laquelle l'application de tarifs de chemins de fer, de réductions des prix de transport ou autres avantages dépend sur les chemins de fer allemands du transport des marchandises par des bateaux d'une entreprise de navigation particulière sur le Danube ou par voie de communication danubienne spéciale, ne s'applique pas aux

marchandises arrivant sur des bateaux de l'Etat roumain ou d'entreprises roumaines de navigation subventionnées par l'Etat, dans des lieux allemands de transbordement sur le Danube, ou réexpédiées de ces lieux sur de tels bateaux. Lorsque, cependant, les chemins de fer allemands accorderont à destination ou en provenance des lieux allemands de transbordement sur le Danube des tarifs plus modérés, des réductions des prix de transport ou tous autres avantages sous la condition que les marchandises soient expédiées sur le Danube en provenance ou à destination de l'Autriche ou de la Hongrie, en provenance ou à destination des pays riverains du cours inférieur du Danube ou qu'elles soient expédiées de ce pays, cette condition sera également appliquée aux marchandises arrivant dans des lieux allemands de transbordement sur le Danube par des bateaux de l'Etat roumain ou d'entreprises roumaines de navigation subventionnées par l'Etat, ou expédiées de ces lieux sur de tels bateaux.

4. Art. XIX *d*. — 1. — La base des relations par chemin de fer entre les parties contractantes est la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer du 14 octobre 1890, d'après la rédaction qu'elle a eue le 1er août 1914.

2. — Les chemins de fer roumains demanderont à nouveau leur admission comme membre de l'Union des administrations de chemins de fer allemandes.

En ce qui concerne les conditions d'utilisation des wagons appartenant aux chemins de fer allemands, il sera conclu entre les administrations de chemins de fer des parties contractantes un arrangement additionnel à l'accord relatif à l'utilisation réciproque des wagons dans le ressort de l'Uuion des administrations de chemins de fer allemandes,

5. Art. XIX *e*. — 1. — Les parties contractantes assureront les relations par chemin de fer entre leurs territoires réciproques contre les interruptions et empêchements.

2. — Il n'y aura en principe aucune préférence donnée dans les transports aux marchandises indigènes par rapport à celles de l'autre partie contractante.

3. — On tiendra également compte dans les disponibilités en wagons des besoins concernant les transports intérieurs et de ceux qui concernent l'exportation vers les territoires de l'autre partie contractante.

4. — Les parties contractantes s'efforceront que l'on tienne compte dans la mesure du possible des besoins du trafic de transit par des correspondances de trains commodes et assurées ainsi que par l'établissement d'horaires concordants pour le transport des voyageurs et des marchandises. La Roumanie établira à cet effet les correspondances de trains demandées autant que possible au moyen de correspondances de trains de même catégorie ; l'entente se fera à ce sujet, dans chaque cas particulier, entre les administrations de chemins de fer des deux parties.

6. Art. XIX *f*. — Dans un délai d'un an au maximum, le gouvernement roumain adhérera à la convention internationale révisée de Berne pour la protection littéraire et artistique.

Dans le cas où cette adhésion serait impossible, le gouvernement roumain se déclare prêt, dans le même délai, à entrer en négociations avec le gouvernement allemand pour la conclusion d'une convention relative à la protection réciproque des droits d'auteur en matière littéraire, artistique et photographique.

La convention du 27 janvier 1882 relative à la protection réciproque des marques de fabrique et de commerce est maintenue.

VI

L'alinéa 2 du protocole final relatif à l'article Ier reçoit la teneur suivante :

En outre, et sous réserve de conventions conclues ailleurs, le susdit alinéa ne touche en rien aux dispositions légales actuellement en vigueur en Roumanie qui réservent aux nationaux le droit d'acquérir des immeubles dans les communes rurales et d'y débiter des boissons.

VII

A la disposition du protocole final relative à l'article VII, sont ajoutés les nouveaux paragraphes suivants

3. — Le gouvernement allemand est libre de retirer entièrement ou partiellement les avantages contenus dans le tarif de l'Annexe B, après avoir informé de cette intention le gouvernement roumain trois mois à l'avance.

Si le gouvernement allemand fait usage de ce droit, il renoncera à la correspondance des droits de douane du tarif général des douanes roumain, du 28 janvier 1906 (ancien style) :

Numéros 16 à 58, 106, 107 et 109, 159 à 163, 177, 178, 200, 207, 221 à 256, 261, 464 à 479, 576, 583, 697 à 701, 722 à 724, 733, 760 à 762, 825, 827 à l'exception de l'eau de Cologne (ex. nº 827 *a*), 828.

4. — Les parties contractantes conviennent que les droits peuvent être acquittés soit en or, soit en billets évalués d'après le cours de l'or, au choix de celui qui les acquitte.

VIII

Les nouvelles dispositions suivantes sont ajoutées au protocole final :

a) *Relativement à l'article VII*-I. — La Roumanie ne percevra pas sur l'exportation des bois à l'état naturel, fendus ou sciés, et sur l'exportation des peaux, d'autres droits d'exportation ou des droits plus élevés que ceux en vigueur le 1er août 1914. Au cas où la Roumanie percevrait des droits d'exportation sur les marchandises qui font l'objet de la convention économique, ces droits ne pourront être perçus jusqu'à l'expiration du traité de commerce qu'en conformité avec les stipulations de ladite convention, c'est-à-dire à la charge du vendeur.

De plus, la Roumanie ne percevra pas sur les œufs et les noix des droits d'exportation supérieurs à 5 0/0 de leur valeur moyenne.

b) *Relativement à l'article XII*. — Au sens de l'alinéa 2 de l'article XII, la Roumanie ne percevra de taxes de compensation que si la Roumanie produit aussi bien les matières premières ou les produits mi-ouvrés que les produits finis eux-mêmes et s'ils y sont soumis au même impôt intérieur.

En ce qui concerne la perception en Roumanie d'impôts intérieurs, il est convenu ce qui suit, sous les conditions préalables contenues dans l'article XII, alinéa 1er :

1. — La Roumanie n'élèvera pas au-dessus de 0,07 lei par kg. l'impôt intérieur sur les eaux minérales naturelles et artificielles. Pour les autres marchandises qui étaient déjà soumises à des impôts intérieurs, à la date du 1er août 1914, la Roumanie n'est pas liée par le taux de ces impôts.

2. — Pour les marchandises qui n'étaient pas frappées d'impôts intérieurs à la date du 1er août 1914, la Roumanie ne percevra pas d'impôt intérieur dépassant 10 0/0 des droits d'importation établis librement ou contractuellement. Les marchandises mentionnées dans les sections 38 à 41 et 44 du tarif des douanes roumain du 28 janvier 1906 (ancien style) demeureront exemptes de tous impôts intérieurs.

c) *Relativement à l'article XIX* a. — 1. — Les réductions de frais de transport qui ont été accordées sur les chemins de fer roumains par la loi du 13 février 1912 sur l'encouragement à l'industrie, à certaines entreprises industrielles roumaines jusqu'au 1er juillet 1916, pour l'expédition de leurs produits, et qui étaient encore en vigueur le 1er juillet 1916, ne doivent pas être revendiquées pendant la durée de validité pour les transports de marchandises en provenance de l'Allemagne et à destination de la Roumanie ou en transit à travers la Roumanie à destination d'un pays étranger, pendant une période de 5 années après la ratification du traité de paix.

2. — Est assimilée à la clause de la remise de la marchandise à un endroit donné, la clause qui vise l'acheminement d'une marchandise au bureau d'expédition, par roulage, par remorque sur voies ferrées (sur des lignes de raccordement privé), par chemins de fer à voie étroite ou par des itinéraires de voies ferrées déterminés.

3. — Les tarifs militaires en vigueur sur les chemins de fer ne peuvent être revendiqués que par l'administration militaire du pays.

d) *Relativement à l'article XIX* b. — 1. — Pour décider s'il est nécessaire d'établir

des tarifs directs, dans le cadre des tarifs existants, pour le transport des voyageurs et des marchandises, l'avis de l'administration des chemins de fer qui en fait la proposition est décisif.

2. — Les taux de transport résultant d'une expédition fractionnée seront maintenus même dans les tarifs directs, sur la demande de l'une des administrations des chemins de fer des parties contractantes.

3. — Les administrations de chemins de fer de l'Etat des parties contractantes auront, en ce qui concerne l'assiette des tarifs directs, à se mettre d'accord dans les délais les plus restreints sur les principes qui excluent tout point de vue particulier d'une ou de quelques-unes des administrations de chemins de fer intéressées.

B. — Accord relatif au règlement de certaines questions de relations par voie ferrée entre l'Allemagne et la Roumanie.

I. — Les obligations de payement du trafic réciproque des voyageurs, des bagages et des marchandises jusqu'à la déclaration de guerre, y compris les indemnités à verser pour l'usage réciproque des wagons sur la base de l'accord concernant cet usage réciproque dans le ressort de l'Union des administrations de chemins de fer allemandes, devront être reconnues, ainsi que les intérêts, en tant qu'ils sont prévus dans les accords en question; ces dettes devront être payées au plus tard dans un délai de 6 mois après la ratification du traité de paix.

II. — L'exception tirée d'une prescription achevée pendant la guerre ne sera pas admise pour les demandes en dommages et intérêts et en restitution de prix du transport, lorsque ces demandes seront présentées dans le délai d'un an après la ratification du traité de paix aux chemins de fer allemands ou roumains.

III. — D'après l'article 36 du traité juridique et politique entre l'Allemagne et la Roumanie, additionnel au traité de paix, le matériel de chemin de fer appartenant à une partie contractante ou à ses ressortissants, qui lors de la déclaration de guerre se trouvait sur le territoire de l'autre partie doit être restitué intact, ou, en cas d'impossibilité, une somme égale à sa valeur doit être versée en espèces. Cette indemnité doit être calculée d'après les prix actuels des achats en Allemagne. A cet égard on pourra restituer des wagons endommagés en y ajoutant une somme correspondante aux frais de leur remise en état, évaluée comme il est indiqué ci-dessus. L'indemnité qui doit être payée pour la période comprise entre la prise de possession du matériel de chemin de fer et la restitution ou le versement de l'indemnité, est fournie, en ce qui concerne les wagons, en vertu de la convention relative à l'usage réciproque des wagons dans le ressort de l'Union des administrations de chemins de fer allemandes.

IV. — La Roumanie facilitera de toute manière, notamment en ce qui concerne les chemins de fer et les expéditions en douane, le trafic en provenance et à destination de l'Allemagne et elle prendra en considération les vœux du gouvernement allemand relatifs à ces questions et particulièrement à l'exploitation et à l'horaire des lignes ayant une importance au point de vue de l'importation, de l'exportation et du transit en provenance et à destination de l'Allemagne. Le transport des marchandises destinées a être exportées sur le territoire de l'autre partie contractante, vers les stations intérieures de transbordement, les ports maritimes ou les stations frontières, sera facilité des deux côtés par des correspondances de trains régulières obtenues en créant autant que possible des trains complets.

Le gouvernement allemand se déclare prêt à aider les chemins de fer roumains à réorganiser leur exploitation en fournissant notamment du matériel roulant des chemins de fer allemands pour les exportations en Allemagne, dans la mesure où le permet l'utilisation à d'autres fins du parc de matériel roulant allemand.

Le gouvernement allemand déléguera pour le représenter un spécialiste en matière d'exploitation de chemins de fer. C'est à lui qu'il appartiendra de décider exclusivement de l'emploi du matériel roulant appartenant aux chemins de fer allemands en vue de

l'exportation. Un accord interviendra entre les administrations de chemins de fer des deux parties sur les conditions d'utilisation de ce matériel.

On fournira avec empressement à ce délégué les renseignements concernant les transports de marchandises d'Allemagne en Roumanie et au delà ainsi que les transports à destination de l'Allemagne en provenance de Roumanie, ou en transit par la Roumanie, et toutes les questions de tarifs correspondantes. Ce délégué aura également le droit de se renseigner personnellement ou par des mandataires, auprès des administrations de chemins de fer roumains, sur l'utilisation et le transport du matériel roulant allemand désigné ci-dessus.

V.— Dans le cas où, en vertu de l'accord économique avec l'Autriche-Hongrie, additionnel au traité de paix signé entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part et la Roumanie d'autre part, la Roumanie conclurait une convention relative aux chemins de fer, la Roumanie accordera également à l'Allemagne, au cas où celle-ci ne serait pas partie à cette dernière convention, tous les droits qu'elle accordera en vertu de cette convention même à une seule des parties intéressées à cette convention relative aux chemins de fer.

VI. — 1. — Pour l'importation et le transit de marchandises allemandes, ainsi que pour l'exportation et le transit de marchandises spéciales destinées à l'Allemagne, il ne sera pas appliqué sur les chemins de fer roumains jusqu'au 31 décembre 1930 de taux de transport, frais de port, ou autres taxes supérieurs à ceux qui résultent du tarif intérieur des marchandises en vigueur le 1er juillet 1916 sur les chemins de fer roumains ; en tant qu'au moment du transport il existe sur les chemins de fer roumains, dans les relations intérieures, des taux de transport plus avantageux ou des taxes moins élevées, ceux-ci pourront être revendiqués. Les taux de transport à appliquer, d'après cette disposition, sur la base du tarif intérieur des marchandises des chemins de fer roumains du 1er juillet 1916, et les frais de port qui en résultent, ne seront en rien grevés des taxes publiques relatives au transport.

Pour les transports transitant en Roumanie, en provenance ou à destination de l'Allemagne, il ne pourra être appliqué en aucun cas, sur les chemins de fer roumains, des taux de transport ou frais de transport supérieurs à ceux qui résultent des taux normaux maxima suivants :

	Taux normaux maxima par tonne kilométrique.	Taux d'expédition par tonne.
Marchandises en grande vitesse :		
Tarif ordinaire	20 bani	2 lei
Tarif réduit	12 »	2 »
Marchandises en petite vitesse :		
a) Pour enregistrement de quantités quelconques	11 »	1,50 »
b) En payant pour un poids minimum de 5.000 kilogrammes pour la lettre de voiture et le wagon	9 »	1.50 »
c) En payant pour un poids minimum de 10.000 kilogrammes pour la lettre de voiture et le wagon.	6 »	1,00 »

Les taxes d'expédition indiquées ne seront appliquées que dans le transit à travers la Roumanie par les ports maritimes ou les lieux de transbordement à l'intérieur du pays.

Les taux de transport ou frais de port qui résultent des taux normaux maxima mentionnés dans les dispositions précédentes ne seront nullement grevés des taxes publiques relatives au transport.

2. — En considération de l'accord relatif au pétrole annexé au traité de paix, la Roumanie se déclare en outre prête après le délai terminal indiqué au chapitre Ier, à n'élever en aucun cas les taux de transport, y compris toute taxe publique éventuelle relative aux transports pour le pétrole brut et ses dérivés à destination de l'Allemagne, dans une proportion supérieure en pourcentage à l'élévation que pourraient supporter les taux de transport établis pour la houille dans les relations intérieures, par le trafic intérieur des marchandises des chemins de fer roumains, à la date du 1er juillet 1916.

VII. — Les conventions ultérieures nécessaires au règlement des relations réciproques par chemins de fer sont contenues dans l'article XIX (*a*) à (*b*) du traité ds commerce conclu entre l'Allemagne et la Roumanie.

C. — Accord relatif aux relations postales et télégraphiques.

En ce qui concerne les relations postales et télégraphiques, les gouvernements allemand et roumain ont convenu ce qui suit :

Article Ier. — *a*) En vertu de l'article XXI de la convention postale universelle à laquelle a adhéré l'Allemagne, la Roumanie conclura un accord séparé relatif aux relations postales entre l'Allemagne et la Roumanie. Par cet accord elle concédera à l'Allemagne les réductions de taxes et les autres facilités indispensables pour qu'au point de vue de ses relations postales dans les deux sens l'Allemagne ne jouisse pas d'un traitement moins favorable que n'importe quelle tierce puissance non limitrophe de la Roumanie, mais, jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans après la ratification du traité de paix, l'Allemagne ne revendiquera pas les avantages spéciaux relatifs aux relations postales dans les deux sens accordés actuellement par la Roumanie à la Grèce et au Monténégro.

b) La Roumanie consentira à autoriser entre l'Allemagne et la Roumanie le trafic des virements postaux au plus tard un an après l'introduction de ce service dans le trafic intérieur roumain.

Art. II. — *a*) Le gouvernement roumain installera avant le 1er janvier 1920 avec un fil de bronze de 3 millimètres les portions de la troisième ligne télégraphique projetée avant la guerre entre Berlin et Bucarest, qui dépendent de son territoire, et il les mettra en exploitation après achèvement des portions d'embranchement. A cet effet, les lignes exploitées et construites par l'administration militaire allemande seront reprises par l'Etat roumain contre une indemnité représentant lèur valeur, dès que l'administration militaire pourra s'en priver et au plus tard au moment de l'évacuation du territoire occupé, et l'exploitation de ces lignes sera continuée (art. 17 alinéa 3, et art. 23 du traité de paix). Les administrations des télégraphes allemande et roumaine construiront dans la suite de nouvelles lignes télégraphiques directes entre Berlin et Bucarest d'accord avec les administrations intermédiaires intéressées, dès que les besoins du trafic télégraphique de l'Allemagne et de la Roumanie l'exigeront.

b) Le gouvernement roumain organisera les relations téléphoniques entre l'Allemagne et la Roumanie ; ce trafic sera développé soit par des lignes directes soit par l'utilisation des lignes téléphoniques des pays intermédiaires. Les taxes ainsi que les détails d'organisation et d'exploitation des installations nécessaires pour le nouveau service seront réglés entre les deux administrations télégraphiques par des accords spéciaux.

Le gouvernement roumain accordera à tous égards le bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée à un service téléphonique éventuellement installé entre l'Allemagne et d'autres pays, régions et protectorats, etc.

c) Le gouvernement roumain laissera les grandes stations de télégraphie sans fil qui existent actuellement sur le territoire roumain ou qui y seront établies dans l'avenir communiquer avec les stations allemandes similaires, avec les navires allemands et avec les grandes stations étrangères analogues qui sont en relation avec les installations d'une société allemande d'exploitation. Les conditions fixées pour ces communica-

tions ne seront pas moins favorables que celles qui sont imposées pour les communications avec n'importe quelle autre grande station de télégraphie sans fil.

Les postes de télégraphie sans fil en Roumanie accepteront aussi les communications par sans fil avec les aéronefs allemands. Les deux parties se réservent, dans la mesure où il sera nécessaire, de régler par un accord spécial ces communications entre les stations terrestres roumaines et les avions ou les dirigeables, ainsi que les communications de ces stations de télégraphie sans fil entre elles.

Art. III. — *a*) Le gouvernement roumain construira, avec les matériaux qui, dans l'état actuel de la technique, sont le mieux appropriés à cette exploitation, les portions, traversant son territoire, de la ligne télégraphique terrestre nécessaire à la continuation du câble Constantinople - Constanza par Bucarest vers Berlin et les lignes de réchange indispensables, et il maintiendra ces lignes de façon permanente en état de fonctionner. Cet engagement est valable jusqu'à la fin de l'année 1950. Le gouvernement allemand se réserve le droit, une année avant l'expiration de ce délai, d'en demander la prolongation pour une durée de vingt autres années.

b) Le gouvernement roumain accordera à Bucarest, à la Société télégraphique de l'Europe orientale, le droit de diriger le service sur la ligne télégraphique Constantinople-Constanza-Bucarest-Berlin en ce qui concerne la ligne actuellement existante et les lignes construites dans l'avenir avant la fin de 1950, ou avant l'expiration du délai prolongé indiqué à l'alinéa (*a*). A cet effet, l'administration roumaine des télégraphes mettra à la disposition de la société, contre payement d'un loyer équitable, des locaux appropriés dans les bâtiments du service télégraphique à Bucarest, dans les locaux généraux d'exploitation ou dans leur voisinage immédiat. L'activité de ce service se bornera à l'expédition des télégrammes transmis sur la ligne de Berlin-Constantinople, et ne comprendra pas la réception à Bucarest des télégrammes expédiés de cette ville, ni la remise des télégrammes arrivant à Bucarest. Les taxes pour ce trafic sont acquises au gouvernement roumain, en ce qui concerne la transmission effectuée sur les lignes roumaines. La Société supportera les frais d'installation et d'entretien de ses services. Les détails d'exécution seront réglés entre la Société et l'administration roumaine des télégraphes et feront l'objet d'un arrangement spécial.

Art. IV. — Si, dans l'intérêt de la régularité de l'expédition des télégrammes entre Constanza et Constantinople, de nouveaux câbles sont posés à un même endroit parce que le câble actuel ne garantit plus cette régularité, le gouvernement roumain se déclare prêt à construire en temps opportun sur le territoire roumain d'après l'ancienne convention avec l'administration allemande des télégraphes, les lignes télégraphiques terrestres nécessaires pour les relations directes de Constantinople à Bucarest et Berlin par les nouveaux câbles, ainsi que les lignes de rechange, il les maintiendra de façon permanente en état de fonctionner. Cet engagement est valable jusqu'à la fin de l'année 1950 ou jusqu'à l'expiration du délai prolongé prévu à l'article III. Les dispositions de l'article III (*b*) s'appliquent également aux engagements résultant du présent article.

Art. V. — Le gouvernement roumain accorde au gouvernement allemand, jusqu'à la fin de l'année 1950, le droit exclusif d'atterrir un câble sur la côte roumaine, y compris les nouveaux territoires qu'il pourra s'adjoindre et d'exploiter ce câble après raccordement au réseau télégraphique et téléphonique roumain. La disposition de l'article III (*a*) dernière phrase, s'applique également au présent article.

Cette disposition n'exclut pas le droit pour le gouvernement roumain de relier par câble deux points de la côte roumaine et de faire exploiter ces câbles par l'administration d'Etat des télégraphes.

D. — Accord relatif au chantier de constructions navales de Giurgevo

L'accord suivant est conclu entre le gouvernement roumain et le gouvernement allemand.

§ 1er. — Le gouvernement roumain loue à une société que désignera l'Empire alle-

mand (appelée « Le Chantier » dans le présent accord) un terrain public dans le port d'hiver de Giurgevo, aux conditions suivantes et à dater du jour de la ratification du traité de paix.

Le terrain est limité à l'Ouest par une ligne courant parallèlement, à 15 mètres de distance, de la façade occidentale du bâtiment d'administration.

La limite septentrionale perpendiculaire à la ligne précédente passe à 110 mètres de la façade Nord du bâtiment d'exploitation.

Perpendiculairement à la précédente, la limite orientale suit à 330 mètres de distance la façade Est du bâtiment d'administration. Mesurée de l'angle supérienr, la limite orientale a une longueur de 240 mètres, puis elle court perpendiculairement jusqu'au fleuve. Le chantier peut construire des bâtiments sur ce terrain ainsi qu'un quai d'armement sur la rive septentrionale du port devant le chantier.

En outre, le gouvernement roumain reconnalt au chantier une option sur le terrain limitrophe à l'Est du terrain principal et délimité par une ligne parrallèle, à 200 mètres de distance de la limite orientale du terrain principal et par la prolongation des limites septentrionale et méridionale orientées de l'Ouest à l'Est.

§ 2. — La location est faite pour une durée de 40 ans. A l'expiration de ce délai, le chantier peut proposer une nouvelle location qui doit être présentée au gouvernement roumain au plus tard deux ans avant l'expiration du bail. A l'expiration du contrat de bail, toutes les constructions fixes,élevées sur le terrain loué (y compris toutes les installations souterraines ou toutes les installations de chemins de fer fixées au sol) seront acquises à l'État roumain sans dédommagement. L'État roumain aura un droit de préemption sur toutes les autres installations du chantier, notamment sur tous les appareils de levage, sur toute les installations mécaniques, conduites de force et de lumière, installations des ateliers et entrepôts flottants, etc. Cependant, si l'accord ne peut se faire sur le montant des prix à payer, le chantier aura le droit de disposer librement de cette partie de ses biens.

§ 3. — L'option sur le terrain limitrophe à l'Est du terrain principal doit être exercée définitivement 5 ans au plus tard après la ratification du traité de paix ; cependant, au cours de ce délai, elle peut à tout moment être exercée entièrement ou partiellement. La location du terrain sur lequel s'est exercée l'option prend fin en même temps que la location du terrain principal.

§ 4. — Le chantier peut utiliser toute la partie de la rive du fleuve qui lui appartient ; cependant, jusqu'à l'achèvement de la construction — projetée par le gouvernement roumain — d'un canal du port d'hiver jusqu'au canal Georges, il a seulement le droit de mettre à l'ancre trois bâtiments à côte devant chaque partie de la rive, et après cette construction quatre bâtiments à côte. Après approbation des plans par le service hydraulique roumain, le chantier pourra à tout moment agrandir à ses frais le port d'hiver vers l Est, afin d'obtenir une portion de la rive du fleuve pour le terrain objet de l'option. Cette partie de la rive ne donnera lieu à la perception d'aucun loyer ; au contraire, un loyer sera payé pour la terre ferme utilisée, mesurée à l'échelle d'eau de Giurgevo + 3 m.

§ 5. — En ce qui concerne la réglementation de la navigation dans le port, le gouvernement roumain veillera à ce qu'un chenal suffisamment large reste toujours libre entre le Danube et le chantier ; il n'aura pas cependant l'obligation de maintenir le bassin libre de glaces.

§ 6. — Le gouvernement roumain autorise la construction d'un chemin de fer à voie étroite entre le port de Ramadan et le chantier ; à partir de cet endroit, le chemin de fer est à voie normale ; il sera relié à la ligne à voie étroite, de façon qu'il soit possible de remettre les wagons de chemin de fer sur des voies à faible écartement et de continuer ainsi à les expédier. Ce chemin de fer à voie étroite suivra en partie le bord de la grande route et il sera exploité de manière à n'apporter aucune entrave à la circulation. Par un rebroussement qui sera construit au bord Est de la route sur la levée, le chemin de fer traversera par une courbe le terrain du service hydraulique pour abou-

tir au chantier dans de bonnes conditions pour celui-ci. Le tracé de la ligne sera approuvé par le gouvernement roumain. Le service hydraulique aura le droit d'utiliser la voie pour l'apport de ses propres matériaux et répondra des dommages éventuellement causés par cet usage.

§ 7. — Si le gouvernement roumain construit le canal du port l'hiver au canal Georges, le chantier établira à ses frais un pont mobile ayant une ouverture à jour de 18 mètres pour faire passer son chemin de fer. Le gouvernement roumain accorde au chantier le droit de construire une route derrière la façade Nord du service hydraulique ; cette route, au point où elle rencontrera le canal, se dirigera vers le pont du chantier et communiquera avec ce pont. La distance du service hydraulique au canal sera ici aussi d'une largeur de route. Lorsque le canal sera achevé, il sera conclu un arrangement pour que les expéditions faites au chantier par voie ferrée ne subissent pas d'interruption.

§ 8. — Pendant une durée de 5 ans, le chantier aura le droit d'importer en franchise les machines, pièces de machines, matières premières et produits mi-ouvrés destinés à ses installations et à son exploitation.

§ 9. — Une participation d'au moins 30 0/0 dans le capital du chantier est garantie au gouvernement roumain. Au cas où le capital du chantier se composerait par moitié de parts avec droit de vote multiple et de parts avec droit de préférence sur les bénéfices la quantité de ces dernières parts attribuées en participation sera double de celle des premières. Le capital roumain représenté dans le chantier aura dans le Conseil d'administration un nombre de voix proportionnel à sa participation.

§ 10. — Le chantier payera comme loyer annuel :

1) 20 bani par mètre carré de superficie mesurée pour un niveau d'eau de + 3 mètres à l'échelle de Giurgevo; cette disposition est valable aussi pour le terrain objet de l'option après sa location.

2) 8.000 lei pour le droit d'usage de la partie de la rive d'un fleuve.

Pour le rachat du droit de propriété sur les bâtiments, partiellement détruits, que le chantier reçoit en même temps, qu'il reconstruit et utilise dans son installation, il est garanti au gouvernement roumain la livraison de matériaux pour la construction d'un atelier de réparations qui lui soit propre, et, dans un délai de 14 mois après la ratification du traité de paix, il sera livré franco wagon quai Ramadan ou flottant devant le chantier :

200.000 briques,
130 tonnes de ciment,
30 » d'acier profilé et étiré pour les constructions métalliques,
20 » d'armature en fer pour béton,
2.000 mètres carrés de feuilles de fibro-ciment (« Eternit ») ou de tôle pour la couverture des toits, au choix du livreur,
400 mètres carrés de verre (pas de toits en verre),
50 mètres cubes de bois,
500 » » de cailloutis,
600 » » de sable.

De plus, une subvention de construction de 50.000 lei sera accordée. En ce qui concerne l'exécution de l'obligation de livrer des matériaux, il est fait la réserve suivante : les retards que le gouvernement impérial allemand pourra justifier par les difficultés inattendues de transports ou de matériel, entraîneront une prolongation correspondante du délai de livraison. Le service hydraulique prendra chaque fois livraison immédiate des quantités de matériaux arrivant pour lui, et il les emmagasinera sans que celui qui a effectué la livraison puisse encourir postérieurement une responsabilité quelconque.

Enfin, le matériel utilisé actuellement à la construction du chantier allemand (locomotives, voies et trucs) sera gratuitement mis à la disposition du gouvernement roumain, à titre de prêt, pendant trois mois pour la construction d'une nouvelle installation de halage. Le gouvernement roumain remplacera le matériel endommagé.

§ 11. — Afin de tenir compte des besoins du service hydraulique, le chantier s'engage à exécuter de préférence, autant que faire se pourra, et proportionnellement à leur urgence, les commandes pour la remise en état de véhicules, machines et appareils du service hydraulique.

§ 12. — Le chantier devra être en mesure, le plus tôt possible, de s'occuper de la réparation des machines et des locomobiles, et lorsque sa construction sera définitivement terminée, il installera une fabrique de machines susceptible non seulement d'effectuer les réparations, mais aussi de construire ces machines, dans la mesure où le permettra la situation économique. Le chantier aménagera aussi une cale pour la construction de bateaux, ainsi que les machines-outils nécessaires à cet effet.

E. — Dispositions finales.

Le présent accord qui forme partie intégrante et essentielle du traité de paix sera ratifié. Les actes de ratification seront échangés à Vienne, aussitôt que faire se pourra.

Dans la mesure où il ne contient aucune disposition contraire, l'accord entre en vigueur après l'échange des actes de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé cet accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en triple original à Bucarest, le 7 mai 1918.

(Suivent les signatures)

848

Autriche-Hongrie et Roumanie. — Traité économique additionnel signé a Bucarest le 7 mai 1918 (*Neue Freie Presse* du 15 mai 1918, édition du matin, nº 19.296).

Article 1er. — Les parties contractantes conviennent que la conclusion de la paix entraîne également la cessation de la guerre économique et financière. Elles s'engagent à ne participer ni directement, ni indirectement à des mesures ayant pour objet la continuation des hostilités en matière économique ou financière, et à interdire pareilles mesures par tous les moyens en leur pouvoir, dans l'étendue des territoires relevant de leur souveraineté. Pendant la période de transition nécessaire pour faire disparaître les conséquences de la guerre et procéder à une organisation nouvelle des relations, les parties contractantes s'engagent à ne créer, autant que possible, par l'application de droits de douane élevés, aucune difficulté à l'acquisition des marchandises nécessaires, et se déclarent disposées à entrer immédiatement en négociations, afin de maintenir et d'étendre, autant qu'il est possible, les franchises de douanes établies pendant la guerre à titre provisoire.

Art. 2. — Si dans les pays neutres il y a des marchandises entreposées provenant des territoires de l'Autriche-Hongrie ou de la Roumanie, qui ne doivent être exportées ni directement, ni indirectement vers les territoires de l'autre partie contractante, les restrictions de cette nature à la libre disposition de ces marchandises doivent être levées en ce qui concerne les parties contractantes. Celles-ci s'engagent en conséquence à donner immédiatement connaissance aux gouvernements des Etats neutres de la suppression sus-mentionnée de ces restrictions.

Art. 3. — Les avantages que l'une des parties contractantes a accordés pendant la guerre à d'autres pays, par l'octroi de concessions ou autres mesures gouvernementales, doivent être supprimés ou étendus à l'autre partie par attribution de droits identiques.

Art. 4. — Dans les relations économiques entre le territoire douanier des deux Etats contractants, tel qu'il résulte du traité, de la Monarchie austro-hongroise d'une part et de la Roumanie d'autre part, la Roumanie ne revendiquera pas les avantages que l'Autriche-Hongrie accorde à l'Allemagne ou à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de l'Autriche-Hongrie, ou indirectement, par un autre pays uni à l'Autriche-Hongrie ou à l'Allemagne par une union douanière. Les colonies, possessions et protectorats étrangers sont à cet égard assimilés à la métropole. L'Autriche-Hongrie ne revendiquera pas les avantages que la Roumanie accorde à un autre pays uni à elle par une union douanière, que ce pays soit directement limitrophe de la Roumanie, ou indirectement, par un autre pays uni à elle par une union douanière, ou qu'elle accorde aux colonies, possessions et protectorats étrangers de l'un des pays unis à elle par une union douanière.

Art. 5. — Les parties contractantes sont d'accord pour que les relations postales, télégraphiques et téléphoniques entre l'Autriche-Hongrie, la Bosnie et l'Herzégovine et les territoires occupés par l'Autriche-Hongrie d'une part et la Roumanie d'autre part, soient immédiatement reprises. Dans ce but, les accords nécessaires seront conclus immédiatement par entente directe, entre les administrations postales et télégraphiques intéressées. Les parties contractantes établiront en outre, sur leurs territoires, avec toute la hâte possible, les lignes de liaison nécessaires à la reprise des relations télégraphiques et téléphoniques réciproques, et les maintiendront d'une façon durable en état d'être utilisées. Cette obligation s'applique particulièrement au rétablissement des communications directes antérieures entre Vienne et Bucarest ainsi qu'entre Budapest et Bucarest, qui devront être pourvues de bonnes installations télégraphiques à grand rendement (système Baudot ou Siemens). Les parties contractantes mettront réciproquement à leur disposition sur leurs territoires respectifs les lignes de communication en transit nécessaires aux relations télégraphiques et téléphoniques internationales. Les parties contractantes se réservent enfin de conclure des accords particuliers au sujet des relations par télégraphie sans fil entre leurs postes terrestres et les postes des avions et navires des deux parties.

Art. 6. — L'accord conclu en 1911 entre la direction générale de la régie des tabacs impériale et royale d'Autriche et la régie roumaine des monopoles de l'Etat, concernant la livraison de tabacs roumains, sera renouvelé pour une durée de validité allant jusqu'à l'expiration de l'année 1930, avec cette condition que les prix demandés ne pourront dépasser de plus de 15 0/0 les frais de production. De plus, la régie roumaine des monopoles de l'État n'appliquera pas à la régie autrichienne impériale et royale des tabacs et à la régie royale hongroise des tabacs, en ce qui concerne la livraison de tabacs roumains, un régime moins favorable que celui qui concerne les livraisons destinées à un autre pays quelconque.

Art. 7. — § 1er. — Dès que l'on commencera à établir de nouvelles relations entre le réseau ferré roumain et le réseau bulgare, la Bulgarie conclura une convention relative aux chemins de fer avec les États participants à la convention des chemins de fer du 9 mai 1883, conclue entre la Monarchie austro-hongroise, la Turquie, la Serbie et la Bulgarie, ainsi qu'avec les autres États qui auront encore pu y adhérer jusqu'à ce moment, dans le but de régler d'une façon uniforme les relations par voie ferrée avec cette zone, en se conformant autant que possible aux principes admis pour cette zone, à l'époque de la conclusion de la convention.

§ 2. — 1) Pour l'importation et le transit des marchandises autrichiennes et hongroises ainsi que pour l'exportation et le transit des marchandises destinées à l'Autriche ou à la Hongrie, il ne sera pas appliqué sur les chemins de fer roumains, jusqu'au 31 décembre 1930, de taux de transport, frais de port ou autres taxes, supérieurs à ceux qui résultent du tarif intérieur des marchandises, en vigueur le 1er juillet 1916, sur les chemins de fer roumains ; en tant qu'au moment du transport, il existe sur les chemins de fer roumains, dans les relations intérieures, des taux de transport plus avantageux ou des taxes moins élevées, ceux-ci pourront être revendiqués. Les taux de

transport à appliquer, d'après cette disposition, sur la base du tarif intérieur des marchandises des chemins de fer roumains du 1er juillet 1916, et les frais de port qui en résultent, ne seront en rien grevés des taxes publiques relatives aux transports. Pour les transports transitant en Roumanie, en provenance ou à destination de l'Autriche ou de la Hongrie, il ne pourra être appliqué en aucun cas sur les chemins de fer roumain des taux de transport ou frais de port supérieurs à ceux qui résultent des taux normaux maxima suivants :

	Taux normaux maxima par tonne kilométrique.	Taxes d'expédition par tonne.
Marchandises en grande vitesse :		
Tarif ordinaire	20 bani	2 lei
Tarif réduit	12 »	2 »
Marchandises en petite vitesse :		
a) Pour enregistrement de quantités quelconques	11 »	1,50 »
b) En payant pour un poids minimum de 5.000 kilogrammes pour la lettre de voiture et le wagon	9 »	1,50 »
c) En payant pour un poids minimum de 10.000 kilogrammes pour la lettre de voiture et le wagon	6 »	1,00 »

Les taxes d'expédition indiquées ne seront appliquées que dans le transit à travers la Roumanie, par les ports maritimes ou les lieux de transbordement à l'intérieur du pays. Les taux de transport ou frais de transport qui résultent des taux normaux maxima mentionnés dans les dispositions précédentes ne seront nullement grevés des taxes publiques relatives aux transports.

2) En considération de l'accord relatif au pétrole annexé au traité de paix, la Roumanie se déclare en outre prête, après le délai terminal indiqué au chapitre Ier, à n'élever en aucun cas les taux de transport, y compris toute taxe publique éventuelle relative aux transports, pour le pétrole brut et ses dérivés, à destination de l'Autriche ou de la Hongrie, dans une proportion supérieure en pourcentage à l'élévation que pourraient supporter les taux de transport établis pour la houille dans les relations intérieures, par le tarif intérieur des marchandises des chemins de fer roumains, à la date du 1er juillet 1916.

§ 3. — Les accords complémentaires nécessaires au règlement des relations réciproques par chemin de fer sont contenus à l'article 11, § 5 et 9 du présent traité ; les accords ayant pour objet de régler les questions particulières concernant les chemins de fer entre l'Autriche et la Roumanie, de même qu'entre la Hongrie et la Roumanie, sont contenus dans les conventions de chemins de fer signées en même temps.

Art. 8. — Les ressortissants de l'Autriche et de la Hongrie, ainsi que les sociétés par actions et autres sociétés commerciales, industrielles ou financières (y compris les compagnies d'assurance) constituées conformément aux lois autrichiennes ou hongroises, auront en Roumanie qualité pour acquérir dans les villes des biens mobiliers de toute nature, ainsi que des biens immobiliers, pour les posséder et en disposer, et pour prendre à bail, dans les communes rurales, pour une durée de trente années, des biens immobiliers, dans le but d'exercer une entreprise commerciale, industrielle ou de transport, et pour en disposer pendant la durée du bail. Il ne sera pas fait obstacle par le gouvernement roumain au renouvellement du bail à deux reprises, pour la durée indiquée précédemment, en tant que le renouvellement du bail est fait chaque fois cinq années, avant son expiration, après accord entre le preneur et le bailleur. Le droit de propriété, tant pour eux-mêmes que pour leurs héritiers, sans limitation aucune et conformément

aux lois roumaines, sera reconnu aux ressortissants de l'Etat autrichien ou hongrois qui avaient déjà en Roumanie la propriété de biens fonciers de quelque nature qu'ils soient, à l'époque de la conclusion de la paix.

Art. 9. — Jusqu'à l'entrée en vigueur du chapitre IV de l'accord relatif au pétrole signé ce jour, ou des autres stipulations pouvant remplacer ce chapitre IV, le gouvernement roumain ne percevra pas de droits d'exportation sur le pétrole brut et les produits dérivés du pétrole ainsi que sur les autres marchandises mentionnées dans l'accord relatif au pétrole, exportés de Roumanie sur le territoire douanier des deux Etats de la Monarchie austro-hongroise, délimité par le traité ; il n'interdira pas non plus l'exportation de ces marchandises et ne les soumettra pas à d'autres restrictions de quelque nature qu'elles soient.

Art. 10. — Les entreprises concernant le transport des émigrants par les ports autrichiens ou hongrois auront en Roumanie, pour tout ce qui concerne l'organisation de l'émigration, en particulier en ce qui concerne la conclusion de contrats de transport et en ce qui concerne leurs représentants ou agents, les mêmes droits que les entreprises de transport ou d'émigration de Roumanie — en tant que pareilles entreprises fonctionnent en Roumanie — ou de tout autre pays, et il est stipulé que l'émigration par les ports autrichiens ou hongrois est autorisée dans les mêmes conditions que l'émigration par des ports roumains ou par d'autres ports, qu'il ne sera pas imposé aux émigrants se dirigeant vers les ports autrichiens ou hongrois de conditions plus rigoureuses qu'aux émigrants quittant leur pays par d'autres voies, et que, dans le cas de transport par les ports autrichiens ou hongrois, les prescriptions édictées en Autriche, ou respectivement en Hongrie, pour la protection des émigrants, seront reconnues également comme suffisantes par la Roumanie.

Art. 11. — La convention de commerce entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie du 9/21 décembre 1893, y compris les articles additionnels, ainsi que le protocole final qui s'y rattache, seront remis en vigueur sous la forme que leur a donnée le traité additionnel du 10/23 avril 1909 (1) et les stipulations contenues dans les paragraphes suivants :

§ 1. — Après l'article 1er de la convention de commerce, il est ajouté le nouvel article suivant :

Article 1er (*a*). — Les sociétés par actions, et les autres sociétés commerciales, industrielles et financières, y compris les compagnies d'assurances, qui ont leur siège sur le territoire de l'une des parties contractantes, et qui sont constituées conformément aux lois de cette partie, seront reconnues également sur le territoire de l'autre partie comme ayant une existence légale, et comme ayant en particulier le droit d'ester en justice tant comme demandeur que comme défendeur. En ce qui concerne l'autorisation d'exercer un commerce ou une industrie, les sociétés, comme les individus ressortissants de l'une des parties contractantes, jouiront dans tous les cas, sur les territoires de l'autre partie, en tant qu'ils se soumettent aux lois du pays où ils exercent leur commerce, leur industrie ou leur profession, des mêmes droits que les sociétés de même nature et les ressortissants d'un tiers pays quelconque.

§ 2. — L'article 2 de la convention de commerce, dans la rédaction qui lui est donnée par le traité additionnel, sera complété comme suit :

En tant qu'il n'en est pas stipulé autrement dans l'Annexe A, le tarif général des douanes de Roumanie du 28 janvier 1906 (ancien style) servira de base à la fixation des droits de douane à acquitter par les marchandises autrichiennes et hongroises importées en Roumanie. Au cas où l'Autriche-Hongrie ferait usage du droit qui lui est réservé de dénoncer l'Annexe B du traité additionnel, elle renoncerait à la fixité des tarifs douaniers inscrits dans le tarif général des douanes roumain du 28 janvier 1906 (ancien style) sous

(1) V. le texte des traités austro-hongrois-roumains du 9/21 décembre 1893 avec les articles additionnels et le protocole final du 10/23 avril 1909, dans G. F. de Martens, *Nouveau Recueil général de traités*, 2e série, t. XX, p. 420, et 3e série, t. IV, p. 229.

les numéros suivants : nos 16-58, 106, 107, 109, 159-163, 177, 178, 200, 207, 221-256, 261, 464 à 479, 576, 583, 697-701, 722-724, 733, 760-762, 825, 827 (exception faite pour l'eau de Cologne), 828.

§ 3. — L'article 2 *a* ajouté à la convention de commerce par le traité additionnel sera remplacé par les stipulations suivantes :

Les droits intérieurs, perçus actuellement ou à percevoir à l'avenir sur le territoire de l'une des parties contractantes pour le compte de l'État, des communes, des cantons ou des corporations, sur la production, la préparation, l'expédition, la vente ou la consommation d'un produit, pourront également être perçus sur les produits de même nature provenant du territoire de l'autre partie ; mais ils ne pourront sous aucun prétexte être plus élevés ou plus gênants que pour les produits indigènes. En tant que des droits intérieurs sont perçus sur les matières premières ou sur les marchandises mi-ouvrées, il pourra également être établi des impôts de compensation appropriés, sur l'importation de produits fabriqués ou obtenus avec ces matières premières ou de ces marchandises mi-ouvrées, ou fabriqués avec ces matières premières et ces marchandises mi-ouvrées, même si les produits indigènes de même espèce ne sont pas directement l'objet de la taxe.

§ 4. — L'article 3 de la convention de commerce, dans la rédaction qui lui est donnée par le traité additionnel, est complété comme suit :

Dans la période de transition suivant la guerre, et pour faire disparaître les conséquences de la guerre, on pourra prescrire des restrictions dans les relations, telles que des interdictions d'importation, d'exportation ou de transit, en tant qu'il n'est rien stipulé de contraire dans des accords particuliers ; ces restrictions ou interdictions devront être appliquées de telle sorte qu'elles soient aussi peu gênantes que possible, et elles devront être levées, dès que les circonstances le permettront. Jusqu'à ce que la nouvelle ligne frontière soit fixée, les bois à l'état de nature ou travaillé, en provenance des régions frontières, qui sont l'objet de rectifications, bénéficieront à leur entrée en Roumanie des mêmes avantages que ceux dont ils ont bénéficié jusqu'à présent, de telle sorte qu'il n'y ait aucune modification à l'état de choses antérieur à la guerre. Un accord définitif à ce sujet interviendra entre les gouvernements des parties contractantes, dans l'espace de trois mois, après fixation de la ligne frontière ; il devra chercher à ne pas léser les exploitations de bois situées dans ces régions, et le transport du bois à l'état naturel ou travaillé.

§ 5. — Après l'article 5 de la convention de commerce, il est ajouté le nouvel article suivant :

Art. 5 (*a*). — 1.— (1) Il ne sera fait sur les chemins de fer aucune différence entre les habitants des territoires des parties contractantes, pour le transport des voyageurs et des bagages, en ce qui concerne les expéditions, les prix de transport et les taxes publiques relatives aux transports. A cet égard les parties conviennent que sur les chemins de fer secondaires (chemins de fer à voie étroite, chemins de fer locaux, et particuliers) servant principalement au transport des étrangers, les réductions de tarif peuvent être limitées aux habitants domiciliés dans les communes voisines.

(2) Les transports de marchandises en provenance d'Autriche ou de Hongrie destinés à la Roumanie ou en transit à travers la Roumanie à destination d'un pays étranger, ne seront pas traités sur les chemins de fer roumains, toutes conditions étant égales, en ce qui concerne l'expédition ou les prix de transport, ou les taxes publiques relatives aux transports, d'une façon moins favorable que les transports de marchandises roumaines de même nature, ayant même destination et sur le même itinéraire. La même disposition s'applique sur les chemins de fer autrichiens et hongrois aux transports de marchandises en provenance de la Roumanie, destinés à l'Autriche ou à la Hongrie, ou en transit à travers l'Autriche, ou la Hongrie, ou à travers l'Autriche et la Hongrie à destination d'un pays étranger. Ce principe s'applique également, avec réciprocité, aux marchandises en provenance du territoire de l'une des parties contractantes franchissant la frontière par d'autres moyens de transport, pour parvenir sur le territoire de

l'autre partie contractante et y être ensuite remises au chemin de fer. Si une tierce puissance traitait sur ses voies de communication les produits de l'une des parties contractantes plus défavorablement que les produits indigènes de même nature, cette partie aurait le droit de traiter les produits de ladite tierce puissance entrant chez elle par les chemins de fer de l'autre partie contractante, à l'entrée sur ses propres voies ferrées et en transit sur ces voies, d'une façon moins favorable que les produits indigènes. Il est convenu que le traitement moins favorable appliqué aux produits d'une telle tierce puissance devra être appliqué conformément sur tout le réseau ferré de celle des parties contractantes, sur le territoire de laquelle a lieu l'entrée ou le transit des marchandises.

(3) Les clauses suivantes, relatives à l'application de tarifs de chemin de fer, de réductions des prix de transport ou à d'autres avantages, ne s'appliqueront pas aux transports de marchandises de même nature, en provenance des territoires de l'autre partie contractante :

a) Clause relative à la provenance indigène de la marchandise. L'exigence d'une pareille désignation de la marchandise, qui ne peut s'appliquer à une marchandise identique de l'autre partie contractante, doit être assimilée à cette clause.

b) Clause relative à la remise de la marchandise à un endroit donné, à moins qu'il ne s'agisse de la clause relative à l'acheminement des marchandises jusqu'au bateau, ou qu'il ne s'agisse de luttes contre un état de crise spécial et passager, ou à moins que les tarifs de chemins de fer d'importance secondaire ne soient refusés en général au trafic de transit par l'effet de la prescription relative à la remise de la marchandise à un endroit donné.

c) Clause exigeant que la matière première ou le produit mi-ouvré destiné à la marchandise bénéficiant d'un traitement de faveur ait été transporté complètement ou partiellement sur les voies indigènes.

II. — Les parties contractantes veilleront à ce que, pour le transport des personnes et des marchandises, des tarifs directs soient établis dans la mesure des besoins réels. Pour les relations réciproques entre l'Autriche et la Hongrie d'une part et la Roumanie l'autre part, des tarifs directs seront établis au moins dans la mesure où ils existaient le 1er août 1914.

III.— A. (1) Pour l'importation et le transit des marchandises autrichiennes et hongroises, il ne sera pas appliqué sur les chemins de fer roumains des tarifs supérieurs, des taxes publiques relatives aux transports plus élevées, ou des conditions plus défavorables, que ceux appliqués aux marchandises de même nature d'une tierce puissance, pour la même destination et sur le même trajet.

(2) Pour l'importation et le transit des marchandises roumaines, il ne sera pas appliqué sur les chemins de fer de l'Etat autrichien et hongrois, des tarifs supérieurs, des taxes publiques relatives aux transports plus élevées, ou des conditions plus défavorables, que ceux appliqués aux marchandises de même nature d'un pays étranger, pour la même destination et sur le même trajet, en tant qu'il ne s'agit pas des réductions de tarifs, dont le but est exclusivement d'obtenir pour les chemins de fer de l'Etat autrichien ou hongrois ou pour les ports maritimes autrichiens ou hongrois les expéditions de ce pays étranger,qui sans cela seraient transportées par un itinéraire situé en dehors de l'Autriche et de la Hongrie (concurrence des itinéraires).

B. Chacune des parties contractantes se déclare prête, en tant que, vis-à-vis d'un Etat étranger, elle s'engagerait sur ses chemins de fer, soit d'une manière générale, soit d'une manière limitée :

(1) A ne pas appliquer à l'exportation et au transit des marchandises destinées au territoire de cet Etat étranger, des tarifs supérieurs, des taxes publiques relatives au transport plus élevées, ou des conditions plus défavorables que ceux qui concernent les marchandises de même nature transportées vers un autre Etat étranger.

(2) A disposer en faveur du trafic sur voie ferrée de cet Etat étranger, depuis la frontière ou jusqu'à la frontière, des avantages concédés par ses propres chemins de fer pour le trajet depuis les ports fluviaux ou maritimes ou jusqu'à ces ports, en ce qui concerne les tarifs, ou les taxes publiques relatives aux transports.

(3) A disposer en faveur du trafic par transbordements fluviaux avec cet Etat étranger, depuis les points de transbordement ou vers ces points, des avantages concédés par ses propres chemins de fer pour le trajet depuis les ports maritimes ou vers ces ports en ce qui concerne les tarifs, ou les taxes publiques relatives aux transports.

A assumer la même obligation, avec la même étendue et dans la même mesure, également à l'égard de l'autre partie.

C. (1) Les marchandises arrivant par chemin de fer dans les ports maritimes ou dans les lieux de transbordement fluviaux, et qui de là sont réexpédiées, par des bâtiments de la marine autrichienne ou hongroise, ou des bâtiments autrichiens ou hongrois d'entreprises de navigation fluviale de l'Etat ou subventionnées par l'Etat, aussi bien que les marchandises qui arrivent dans les ports maritimes ou dans les lieux de transbordement fluviaux sur des bâtiments de la marine autrichienne ou hongroise, ou sur des bâtiments autrichiens ou hongrois d'entreprises de navigation fluviale de l'Etat ou subventionnées par l'Etat, et qui de là sont réexpédiées par chemin de fer, ne seront pas traitées sur les chemins de fer roumains, pour la même destination et sur le même trajet, ni en ce qui concerne l'expédition, ni en ce qui concerne les prix de transport et tous autres droits ou taxes publiques relatives aux transports, d'une façon moins favorable que les marchandises qui arriveront dans ces mêmes ports maritimes, ou lieux de transbordement fluviaux sur des bâtiments de la marine roumaine, sur des bâtiments autrichiens ou hongrois d'entreprises de navigation fluviale de l'Etat ou subventionnées par l'Etat, ou sur des bâtiments d'un autre pavillon, ou bien qui sont réexpédiées à partir de là sur ces bâtiments. La condition, d'après laquelle l'application des tarifs de chemins de fer, de réduction des prix de transport ou autres avantages dépend sur les chemins de fer roumains du transport des marchandises par les bâtiments d'une entreprise particulière de navigation, ne concerne pas les marchandises arrivant dans les ports maritimes ou les lieux de transbordement fluviaux sur des bâtiments de la marine autrichienne ou hongroise ou sur des bâtiments autrichiens ou hongrois d'entreprises de navigation fluviale de l'Etat ou subventionnées par l'Etat, ou qui sont réexpédiées depuis ces points sur ces bâtiments.

(2) Les marchandises qui arrivent par chemin de fer dans des lieux de transbordement fluviaux, et qui sont réexpédiées depuis ces endroits sur des bâtiments roumains d'entreprises de navigation fluviale de l'État ou subventionnées par l'Etat, aussi bien que les marchandises qui arrivent aux lieux de transbordement fluviaux sur des bâtiments roumains d'entreprises de navigation flnviale de l'Etat ou subventionnées par l'Etat, et qui sont réexpédiées depuis ces endroits par chemin de fer, ne seront pas traitées sur les chemins de fer de l'Etat autrichien et hongrois, pour la même destination et sur le même trajet, ni en ce qui concerne l'expédftion, ni en ce qui concerne les prix de transport, et autres droits, ou en ce qui concerne les taxes publiques relatives au transport, d'une façon moins favorable que les marchandises qui arrivent dans les mêmes lieux de transbordement fluviaux sur des bâtiments autrchiens ou hongrois d'entreprises de navigation fluviale de l'Etat ou subventionnées par l'État, ou sur des bâtiments de tout autre pavillon, ou bien qui sont réexpédiées de ces mêmes endroits sur ces bâtiments. La clause, d'après laquelle l'application des tarifs de chemin de fer, des réductions des prix de transport, ou autres avantages dépend sur les chemins de fer de l'État autrichien et hongrois du transport des marchandises par des bâtiments d'une entreprise de navigation particulière, ne s'applique pas aux marchandises arrivant aux endroits de transbordement fluviaux sur des bâtiments roumains d'entreprises de navigation de l'État, ou subventionnées par l'État, ou qui sont réexpédiées depuis ces endroits sur ces bâtiments.

IV. — (1) La base des relations par chemin de fer entre les parties contractantes est la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer du 14 octobre 1890, d'après la rédaction qu'elle a eue le 1er août 1914.

(2) Les chemins de fer roumains revendiqueront de nouveau leur admission comme

membres de l'Union des administrations des chemins de fer allemands. En ce qui concerne les conditions d'utilisation des wagons appartenant aux chemins de fer autrichiens ou hongrois, il sera conclu entre les administrations des chemins de fer des parties contractantes un arrangement additionnel à l'accord relatif à l'utilisation réciproque des wagons dans le ressort de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.

V. — (1) Les parties contractantes assureront les relations par chemin de fer entre leurs territoires réciproques contre les interruptions et empêchements.

(2) Il n'y aura en principe aucune préférence donnée dans les transports aux marchandises indigènes, par rapport à celles de l'autre partie contractante.

(3) On tiendra également compte, dans les disponibilités en wagons, des besoins concernant les transports intérieurs et de ceux qui concernent l'exportation vers les territoires de l'autre partie contractante.

(4) Les parties contractantes s'efforceront que l'on tienne compte, dans la mesure du possible, des besoins du trafic de transit, par des correspondances de trains commodes et assurées, ainsi que par l'établissement d'horaires concordants pour le transport des voyageurs et des marchandises. La Roumanie établira à cet effet les correspondances de trains demandées, autant que possible par des correspondances de trains de même catégorie ; l'entente se fera à ce sujet dans chaque cas particulier entre les administrations des chemins de fer des deux parties.

VI. — (1) Dans les relations entre les bureaux d'expédition des deux parties, situés à proximité de la frontière, les sommes à payer, pour les transports de voyageurs et de marchandises, devront être acquittées en espèces ayant cours légal de la partie contractante sur le territoire de laquelle se fait le payement, même si le tarif porte mention de la monnaie ayant cours légal de l'autre partie.

(2) L'acceptation spécifiée ici de modes de payement ne doit influencer en rien les accords existants, ou qui restent à conclure entre les administrations de chemin de fer intéressées au sujet des règlements de comptes.

§ 6. — Les nouvelles dispositions suivantes sont ajoutées au protocole final :

A l'article 1er, § 2. — Sur les marchandises importées en Roumanie par voie fluviale, il ne sera pas perçu de taxes spéciales, de quelque nature qu'elles soient. Ces marchandises, après avoir acquitté les droits d'entrée et les taxes intérieures, ne seront plus soumises à aucun supplément. Cependant. la perception de droits et de taxes pour l'utilisation d'emplacements et d'installations, ainsi que pour la réquisition de services sur les voies fluviales roumaines de l'intérieur est autorisée sous les conditions fixées dans l'accord concernant le Danube, en ce qui regarde la portion roumaine du Danube.

§ 7. — La nouvelle disposition suivante est ajoutée au protocole final :

A l'article 2. — La Roumanie ne percevra pas sur l'exportation des bois à l'état naturel, fendus et sciés, et sur l'exportation des peaux, d'autres droits d'exportation ou des droits plus élevés que ceux en vigueur le 1er août 1914. Au cas où la Roumanie percevrait des droits d'exportation sur les marchandises qui font l'objet de la convention économique, ces droits ne pourront être perçus, jusqu'à l'expiration du traité de commerce, qu'en conformité avec les stipulations de la dite convention, c'est-à-dire à la charge du vendeur. De plus, la Roumanie ne percevra pas sur les œufs et les noix des droits d'exportation supérieurs à 5 0/0 de leur valeur moyenne.

§ 8. — La nouvelle disposition suivante est ajoutée au protocole final :

A l'article 2 *a*). — La Roumanie n'élèvera pas au-dessus de 0,07 lei par kilogramme l'impôt intérieur sur les eaux minérales naturelles et artificielles. Pour les autres marchandises, qui étaient déjà soumises à des impôts intérieurs à la date du 1er août 1914, la Roumanie n'est pas liée par le taux de ces impôts. Pour les marchandises qui n'étaient pas soumises à des impôts intérieurs à la date du 1er août 1914, la Roumanie ne percevra pas d'impôts intérieurs dépassant 10 0/0 des droits d'importation établis par la Roumanie librement ou contractuellement. Les marchandises mentionnées aux chapitres 33 à 41 et au chapitre 44 du tarif général des douanes de la Roumanie du 28 janvier 1906 ancien style) demeureront exemptes d'impôts intérieurs. La Roumanie ne percevra les

impôts de compendation dans le sens du paragraphe 2 de l'article 2 *a*) que si la Roumanie produit aussi bien les matières premières ou produits mi-ouvrés que les produits finis eux-mêmes, et s'ils y sont soumis au même impôt intérieur.

§ 9. — Les nouvelles dispositions suivantes sont ajoutées au protocole final :

A l'article 5 *a*). — Additif I : 1. Les réductions de frais de transport, qui ont été accordées sur les chemins de fer roumains par la loi du 13 février 1912, sur l'encouragement à l'industrie, à certaines entreprises industrielles roumaines jusqu'au 1er juillet 1916, pour l'expédition de leurs produits, et qui étaient encore en vigueur le 1er juillet 1916, ne doivent pas être revendiquées pendant la durée de leur validité, pour les transports de marchandises en provenance de l'Autriche ou de la Hongrie à destination de la Roumanie, ou en transit à travers la Roumanie à destination d'un pays étranger, pendant une période de cinq années après la ratification du traité de paix.

2. Est assimilée à la clause de la remise de la marchandise à un endroit donné la clause qui vise l'acheminement d'une marchandise au bureau d'expédition, par roulage, par remorque sur voies ferrées (sur des lignes de raccordement privé), par chemins de fer à voie étroite ou par des itinéraires de voie ferrée déterminés. Les réductions des taxes d'expédition, ou réductions de tarifs similaires, qui dépendent de l'acheminement des marchandises par des itinéraires de voie ferrée déterminés, ne sont pas comprises sous cette désignation.

3. Les tarifs militaires en vigueur sur les chemins de fer ne peuvent être revendiqués que par l'administration militaire du pays.

Additif II : 1. Pour décider s'il est nécessaire d'établir des tarifs directs, dans le cadre des tarifs existants, pour le transport des voyageurs et des marchandises, l'avis de l'administration des chemins de fer qui en fait la proposition est décisif.

2. Les taxes de transport résultant d'une expédition fractionnée seront maintenues même dans les tarifs directs, sur la demande de l'une des administrations de chemins de fer des parties contractantes.

3. Les administrations des chemins de fer de l'Etat des parties contractantes auront, en ce qui concerne l'assiette des tarifs directs, à se mettre d'accord dans les délais les plus restreints sur les principes qui excluent tout point de vue particulier d'une ou de quelques-unes des administrations de chemins de fer intéressées.

Additif III : B et C. — Il y a accord sur ce point que les ports du Danube entre Braïla inclus et la mer Noire sont à considérer également comme ports de mer.

§ 10. — L'échange de notes mentionné dans le protocole final, à l'article 3, concernant le règlement des transports d'animaux, de matières premières et produits d'origine animale entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie, demeure en vigueur jusqu'au 18/31 décembre 1919, avec les modifications et additions suivantes :

(1) Le quatrième point est libellé comme suit :

En tant que la peste bovine n'existe pas en Roumanie et en tant que d'autres épizooties dangereuses, soumises à la déclaration, n'y règnent pas dans des proportions particulièrement menaçantes, ou en tant qu'il n'y a pas eu propagation de pareilles épizooties de Roumanie en Autriche ou en Hongrie, l'importation des bovidés, porcs et moutons sains, provenant des territoires de Roumanie où il n'y a pas d'épizooties, sera autorisée aux conditions suivantes :

a) Les animaux doivent être accompagnés de papiers de légitimation qui ont à contenir également l'attestation d'un vétérinaire de l'Etat, que les animaux sont d'origine roumaine et qu'ils sont sains. De plus, il devra être fourni l'indication que le territoire d'origine est exempt de toute maladie soumise à la déclaration, pouvant atteindre l'espèce animale en question.

b) Les animaux sont examinés par un vétérinaire à la station d'entrée, aussi bien en ce qui concerne leur provenance que leur état de santé individuelle ; les transports dont les papiers ne correspondent aux prescriptions ci-dessus, ou dans lesquels on trouvera ne serait-ce qu'une seule bête atteinte d'une maladie contagieuse soumise à la déclaration ou suspecte d'avoir une telle maladie, et les transports sur lesquels porte

le soupçon fondé d'être contaminés par une maladie de cette sorte, peuvent être exclus de l'importation.

c) Les transports qui se trouvent dans les conditions énoncées ci-dessus peuvent être importés en wagons clos, exclusivement à destination d'abattoirs désignés particulièrement à cet effet, pour y être aussitôt abattus, les moutons éventuellement aussi pour continuer à y être nourris, mais uniquement en vertu d'une autorisation spéciale de l'autorité compétente du pays destinataire et sous les conditions qui y seront stipulées.

d) Les wagons de chemins de fer et installations qui ont été utilisés au transport du bétail doivent, avant d'être utilisés de nouveau, être nettoyés et efficacement désinfectés.

(2) Le neuvième point est libellé comme suit :

L'introduction des animaux ou des matières premières animales et respectivement des produits d'origine animale, désignés plus haut, destinés à l'importation et au transit, peut être limitée à certaines stations frontières, dans le but de faciliter le contrôle. La publication de la station d'entrée demeuré réservée. Un nouveau règlement concernant les transports d'animaux, de matières premières ou de produits d'origine animale, au delà de l'année 1919, demeure réservé.

§ 11. — Les stipulations suivantes remplacent l'article 5 du traité additionnel du 10/23 avril 1909 :

La convention de commerce modifiée et complétée par le traité additionnel du 10/23 avril 1009 et par les stipulations ci-dessus, ainsi que ses articles additionnels, et le protocole final qui en dépend, resteront valables jusqu'au 16/31 décembre 1930, et après cette époque pendant une année suivant la dénonciation faite par l'une des parties contractantes. L'Autriche-Hongrie peut dénoncer sous les trois mois, à partir du 17/30 septembre 1919, l'Annexe B du traité additionnel (droits de douane à l'entrée sur le territoire douanier stipulé par le traité des deux États de la Monarchie austro-hongroise). Les autres parties des accords ne sont pas visées par cette dernière dénonciation, et dans le cas d'une modification au régime douanier à l'intérieur de l'une des parties contractantes ou des deux parties contractantes, elles demeureront encore valables pour chaque État particulier de cette partie contractante.

Art. 12. — Ce traité économique additionnel, qui forme partie intégrante et essentielle du traité de paix, sera ratifié. Les actes de ratification devront être échangés à Vienne le plus tôt possible. Il entre en vigueur, en tant qu'il ne contient aucune disposition contraire, après l'échange des actes de ratification.

En vue de compléter ce traité additionnel, et notamment de conclure les accords qui y sont réservés, des représentants des parties contractantes se réuniront, le plus tôt possible, après la ratification, dans un lieu qui reste à désigner.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé ce traité additionnel et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait en double original, à Bucarest, le 7 mai 1918.

(Suivent les signatures.)

849

Autriche et Roumanie. — Convention concernant les chemins de fer signée a Bucarest le 7 mai 1918 (*Pester Lloyd* du 19 mai 1918, édition du matin, n° 118).

Article 1er. — A l'effet de faciliter leurs relations par voie ferrée, les parties contractantes se garantissent l'ouverture de négociations, le cas échéant, concernant l'établissement de nouveaux embranchements de chemin de fer, devant servir aux besoins des relations entre les deux parties,

Dans ces négociations, et au cas où l'on construirait un pont de chemin de fer sur le Danube, sur le cours du fleuve entre Corabia et Giurgevo, on discuterait également l'établissement d'une ligne de jonction entre le réseau hongrois et ce pont par le défilé de la Tour Rouge, ainsi que la transformation de la ligne Jassy-Pascani en voie principale de premier rang.

Art. 2. — L'Autriche et la Roumanie concluront une nouvelle convention pour remplacer celle du 26 février 1891, concernant l'embranchement Suczawa-Itzkany et de Burdujeni. Le changement d'exploitation et le passage du service sera assuré pour ce embranchement, par les chemins de fer impériaux et royaux de l'Etat autrichien, à la station d'Itzkany, considérée comme station commune de changement d'exploitation et de passage de service. Le droit d'établissement des tarifs appartient aux chemins de fer impériaux et royaux de l'Etat autrichien jusqu'à la frontière, pour les trajets situés sur le territoire autrichien, et aux chemins de fer roumains, jusqu'à la frontière,pour les trajets situés sur territoire roumain.

En tant qu'aucun autre accord n'a été conclu par les administrations de chemin de fer intéressées, les tarifs sur les voies de jonction, jusqu'à la frontière ou depuis la frontière, seront établis sans payement de droit de transmission. Des accords particuliers seront conclus en temps voulu, pour régler le nouveau régime des correspondances.

Art. 3. — Conformément à l'article 12 du traité juridique et politique additionnel au traité de paix conclu entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie, le matériel des chemins de fer appartenant à l'une des parties contractantes ou à ses ressortissants, qui s'est trouvé, lors de la déclaration de guerre, sur le territoire de l'autre partie, doit être restitué en bon état, ou en tant que cela est impossible une somme égale à sa valeur sera versée en espèces. Cette somme sera calculée sur les prix de revient actuels en Autriche. De plus, le matériel roulant endommagé pourra être réclamé contre payement des frais de réparation calculés comme ci-dessus. Les dommages et intérêts à payer depuis le moment où le matériel de chemin de fer a été retenu jusqu'à sa restitution ou jusqu'au payement en espèces seront calculés, en ce qui concerne les wagons, sur la base de l'accord concernant l'utilisation réciproque des wagons dans le ressort de l'Union des administrations des chemins de fer allemands.

Art. 4. — Les obligations de payement résultant du trafic des voyageurs, des bagages et des marchandises jusqu'à la déclaration de la guerre, y compris les indemnités à verser pour l'usage réciproque des wagons sur la base de l'accord concernant cet usage réciproque dans le ressort de l'Union des administrations des chemins de fer allemands, devront être reconnues, ainsi que les intérêts, en tant qu'ils sont prévus dans les accords en question ; ces dettes devront être payées au plus tard dans un délai de six mois après ratification du traité de paix.

On ne saurait opposer la prescription survenue pendant la guerre aux demandes de remboursement de frais de transport ou de dommages-intérêts, si ces demandes sont présentées aux chemins de fer autrichiens ou roumains dans l'espace d'une année après la ratification du traité de paix.

Art. 5. — La Roumanie facilitera de toute manière, notamment en ce qui concerne les chemins de fer et les expéditions en douane, le trafic en provenance et à destination de l'Autriche, et elle prendra en considération, autant que possible, les vœux du gouvernement autrichien concernant l'exploitation et les horaires sur les lignes servant à l'importation, à l'exportation et au transit, en provenance ou à destination de l'Autriche. Le transport vers les ports du Danube, les ports maritimes ou les stations frontières les marchandises destinées à l'exportation dirigées sur le territoire de l'autre partie contractante, doit être facilité des deux côtés par des correspondances de trains régulières, et autant que possible en formant des trains complets.

Le gouvernement autrichien se déclare prêt à aider les chemins de fer roumains lors de la reprise de leur exploitation, en mettant à sa disposition pour l'exportation en Autriche du matériel roulant appartenant aux chemins de fer autrichiens, dans la mesure où le permettra l'utilisation pour d'autres fins, du parc de matériel roulant autrichien. Le gouvernement autrichien déléguera pour le représenter un spécialiste en matière d'exploitation des chemins de fer. C'est à lui qu'il appartiendra de décider exclusivement de l'emploi du matériel roulant appartenant aux chemins de fer autrichiens en vue de l'exportation. Un accord interviendra entre les administrations des chemins de fer des deux parties sur les conditions d'utilisation de ce matériel. On fournira avec empressement à ce délégué les renseignements concernant les transports de marchandises d'Autriche en Roumanie et au delà, ainsi que les transports à destination de l'Autriche en provenance de Roumanie ou en transit par la Roumanie, et toutes les questions de tarif correspondantes. Ce délégué aura également le droit de se renseigner sur place personnellement, ou par des mandataires, sur l'utilisation et le transport de ce matériel roulant allemand, sur les chemins de fer roumains.

Art. 6. — Les administrations de chemins de fer intéressées concluront, en ce qui concerne l'expédition des marchandises en douane aux stations frontières, des accords, garantissant dans ces stations le fonctionnement parfait du service de la douane.

Art. 7. — La présente convention sera ratifiée. Les actes de ratification seront échangés à Vienne aussitôt que possible.

Elle entrera en vigueur, en tant qu'elle ne contient aucune disposition contraire, après échange des actes de ratification. En vue de conclure les nouveaux accords, qui y sont prévus, les représentants des administrations de chemins de fer des parties contractantes se réuniront aussitôt que possible après la ratification, en un endroit à désigner ultérieurement.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé cette convention et l'ont revêtue de leurs sceaux.

Fait en double original à Bucarest, le 7 mai 1918.

(Suivent les signatures.)

Protocole dressé à Bucarest le 17 mai 1918 à l'occasion de la signature de la convention de chemin de fer entre l'Autriche et la Roumanie, additionnelle au traité de paix entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie d'une part et la Roumanie d'autre part :

La délégation roumaine déclare, au nom du gouvernement roumain, que le gouvernement roumain, reconnaissant les obligations qui découlent pour lui de l'accord du 10/22 janvier 1889, concernant la Compagnie de chemins de fer Lemberg-Czernowitz-Jassy, est prêt à payer à la Compagnie de chemins de fer Lemberg-Czernowitz-Jassy, au plus tard dans un délai de trois mois après la ratification de cette convention de chemins de fer, l'arriéré des termes non payés de l'annuité prévue au second point de cet accord, ainsi que 5 0/0 d'intérêts, conformément aux stipulations de l'article 6 du traité juridique et politique additionnel au traité de paix. La délégation autrichienne prend connaissance de cette déclaration au nom de son gouvernement.

850

Hongrie et Roumanie. — Convention concernant les chemins de fer signée a Bucarest le 7 mai 1918 conformément à l'article 7, § 3, du traité économique additionnel au traité de paix conclu entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie (*Pester Lloyd* du 20 mai 1918, édition du soir, n° 118).

Article 1er. — Les parties contractantes se garantissent réciproquement, dans le but de faciliter les relations par voie ferrée, l'ouverture de négociations, le cas échéant, concernant l'établissement de nouveaux embranchements de chemin de fer, devant servir aux besoins des relations entre les deux parties. Dans le cas où l'on établirait un raccordement entre les réseaux ferrés roumain et bulgare par la construction d'un pont de chemin de fer sur le Danube, sur le cours du fleuve entre Corabia et Giurgevo, les parties contractantes s'efforceront de transformer en voie principale de premier rang la ligne de jonction entre le réseau hongrois et le pont en question, passant par le défilé de la Tour Rouge.

Art. 2. — La Hongrie et la Roumanie concluront une nouvelle convention pour remplacer celle de Bucarest du 19/31 mai 1874 et celle de Budapest du 2/14 mars 1891 concernant l'établissement d'embranchements entre la Hongrie et la Roumanie à Verciorova (Orsova) et Tömös (Predeal) et entre Gyimès-Palanka et Vöröstorony-Raul-Vaudulni. Le changement d'exploitation et le passage du service sera assuré pour ces embranchements par les chemins de fer de l'État du Royaume de Hongrie, aux stations de Palanka-Predeal, Raul Vaudulni et Verciorova, considérées comme stations communes de changement d'exploitation et de passage du service. Ces stations communes peuvent être modifiées suivant les besoins. Le droit d'établissement des tarifs appartient aux chemins de fer hongrois jusqu'à la frontière, pour les voies situées sur territoire hongrois et aux chemins de fer roumains jusqu'à la frontière, pour les voies situées sur territoire roumain. En tant qu'aucun autre accord n'a été conclu par les administrations de chemin de fer intéressées, les tarifs sur les voies de jonction jusqu'à la frontière ou depuis la frontière seront établis sans droits de transmission. Des arcords particuliers seront pris à temps pour régler le nouveau régime des correspondances.

Art. 3 à 6. — Même rédaction que dans la convention concernant les chemins de fer entre l'Autriche et la Roumanie (1). Les mêmes droits accordées par cette convention à l'Autriche sont accordés à la Hongrie.

Art. 7. — La présente convention sera ratifiée. Les actes de ratification seront échangés à Vienn e aussitôt que possible.

Elle entrera en vigueur après l'échange des actes de ratification, en tant qu'elle ne contient aucune disposition contraire.

En vue de conclure les accords spéciaux qui y sont réservés, les représentants des administrations des chemins de fer des parties contractantes se réuniront le plus tôt possible après la ratification dans un lieu à désigner ultérieurement.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé cette convention et l'ont revêtue ds leurs sceaux.

Fait en double original à Bucarest, le 7 mai 1918

(Suivent les signatures.)

(1) V. ci-dessus, p. 444.

851

Autriche-Hongrie et Roumanie. — TRAITÉ RELATIF A LA LOCATION DES CHANTIERS DE TURN-SEVERIN SIGNÉ LE 7 MAI 1918 (*Pester Lloyd* du 19 mai 1918, édition du matin, nº 118).

A dater de la ratification du traité de paix, la Roumanie remet à l'Autriche-Hongrie à titre de location, et provisoirement pour trente années, les chantiers de Turn-Severin avec toutes leurs installations, la rive du Danube et les eaux du fleuve en avant de cette rive, en tant qu'elles peuvent servir d'emplacements, d'amarrage et de débarcadère depuis la frontière hungaro-roumaine jusqu'aux limites du chantier incluses,enfin l'hinterland de cette bande de territoire riveraine du Danube jusqu'à la ligne de chemin de fer Orsova-Turn-Severin. Est excepté de la location le chemin de fer avec ses constructions, ses installations d'exploitation et ses voies, hormis celles du chantier.

L'Autriche-Hongrie s'engage à payer annuellement à la Roumanie la somme de 1.000 lei, à titre de loyer de principe pour cet abandon consenti sous forme de bail. L'Autriche-Hongrie assume en outre l'engagement de ne jamais sous-louer à une autre puissance les chantiers et dépendances que la Roumanie lui remet en location. Au cas où l'Autriche-Hongrie rendrait ultérieurement à la Roumanie les chantiers avec toutes leurs dépendances, avant le terme échu de la location, il serait loisible à la Roumanie de racheter les impenses que l'Autriche-Hongrie y aurait faites. Si la Roumanie ne faisait pas usage de ce droit, l'Autriche-Hongrie aurait le droit de retirer tous ses apports inventoriés sur le chantier, le matériel ainsi que les installations qu'elle aurait faites. La même disposition vaut pour le cas où le contrat ne serait pas renouvelé par la Roumanie à son expiration, ce dont le gouvernement roumain aurait à aviser l'Autriche-Hongrie trois années au moins avant l'expiration du contrat, sinon ce dernier serait prolongé pour dix nouvelles années.

L'Autriche-Hongrie se réserve le droit de louer entièrement ou partiellement les îles de Sinianu, Corbu et Ostovu-Maro, aux conditions établies pour la location des chantiers. L'exploitation du sol de ces îles demeure réservée à l'Etat roumain, en tant que l'exercice de ce droit ne gêne pas l'aménagement par l'Autriche-Hongrie de ports et de débarcadères. Les dispositions supplémentaires de cette location seront établies dans un accord particulier, notamment en ce qui concerne la délimitation exacte du territoire loué entre les chantiers et la gare. Dès maintenant, toutefois, il y a entente entre les parties contractantes sur les points suivants :

1) Sur l'étendue du territoire cédé en location, les administrations militaires et civiles de Roumanie n'interviendront officiellement que d'accord avec l'administration des chantiers.

2) La Roumanie facilitera par tous les moyens possibles les relations entre les chantiers et les deux Etats de la Monarchie, en ce qui concerne le transport des marchandises et des voyageurs.

3) La Roumanie accordera la franchise des droits de douane et de taxes quelconques à tout le matériel destiné à l'exploitation des chantiers et aux accessoires nécessaires à cette exploitation. La Roumanie accorde la même franchise aux produits des chantiers exportés vers les deux Etats de la Monarchie.

4) Les chantiers ainsi que les employés des chantiers ne seront soumis en Roumanie à aucune imposition, n'existant pas pour les sujets roumains avant la conclusion du traité.

Le traité entre en vigueur en même temps que le traité de paix. Aussitôt après ratification, des représentants des parties contractantes se réuniront à Turn-Severin, pour conclure les accords qui y sont spécifiés.

7 mai 1918.

852

Autriche-Hongrie et Allemagne. — Traité relatif aux chantiers de constructions de Turn-Séverin signé a Bucarest le 7 mai 1918 (*Pester Lloyd*, numéro du 19 mai 1918, édition du matin, n° 118).

Entre le gouvernement allemand et le gouvernement austro-hongrois est conclu l'accord suivant :

§ 1. — Quatre semaines au plus tard après la signature de la paix avec la Roumanie, l'Autriche-Hongrie mettra à la disposition de l'Empire d'Allemagne, en amont des chantiers de constructions de bateaux de Turn-Severin, et à l'intérieur de la bande de territoire cédée en location entre les chantiers et la nouvelle frontière austro-hongroise, un terrain en bordure du fleuve (selon l'étendue des droits reconnus à l'Autriche-Hongrie par le traité de location du 7 mai 1918). Ce terrain aura la même étendue que celui sur lequel fonctionne actuellement l'entreprise particulière de l'Allemagne, d'après l'accord du 10 septembre 1917, et il sera aussi approprié que le premier à l'aménagement de chantiers avec installations de halage.

Le terrain destiné à la nouvelle entreprise allemande sera cherché en commun par l'Autriche, la Hongrie et l'Allemagne, en tenant compte du fait qu'il ne sera pas situé plus mal que les chantiers actuels, au point de vue de la débâcle, des vents du fleuve et des vents d'Ouest. On donnera aux nouveaux chantiers la possibilité d'une jonction par voie ferrée, par le trajet le plus court, avec les chemins de fer de l'Etat roumain. La ligne de jonction avec la voie ferrée sera stipulée en même temps que se fera le choix du terrain. L'achèvement des nouveaux chantiers allemands et la remise à l'Autriche-Hongrie de l'exploitation actuelle de l'Allemagne se feront au plus tard à l'expiration du droit de location stipulé au § 2. Pour la cession de l'exploitation allemsnde sur son emplacement actuel, l'Allemagne recevra de l'Autriche-Hongrie un dédommagement qui consistera en une indemnité de 350.000 (trois cent cinquante mille) marks, que l'Autriche lui versera une fois pour toutes.

§ 2. — La remise du nouveau terrain aura lieu immédiatement, en vue de son aménagement. La remise de l'exploitation allemande actuelle aura lieu d'ici à la fin des travaux d'aménagement des nouveaux chantiers, et notamment trois ans au plus tard après la conclusion de la paix générale entre les grandes puissances. Si l'Allemagne parvient à aménager les nouveaux chantiers dans un délai plus restreint et à les mettre en exploitation, l'Empire allemand restituera avant le délai prescrit son exploitation actuelle aux chantiers de Turn-Severin.

Jusqu'à l'évacuation conforme à ces dispositions, l'Autriche-Hongrie maintient à l'Empire allemand, en vue de l'exploitation des chantiers allemands, la libre disposition de la partie du territoire pris par elle en location et revenant à l'administration de l'armée allemande, selon l'entente intervenue en septembre 1917, entre les hauts commandements allemand et austro-hongrois, avec toutes les constructions et installations se trouvant sur ce territoire, ainsi que la rive du Danube et les eaux du fleuve qui en dépendent. Toutes les dispositions qui ont été arrêtées dans le traité entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie concernant la location de l'ensemble du terrain s'appliquent, s'il y a lieu, à la partie du terrain laissée à l'Empire allemand et à son exploitation. L'exploitation de la partie des chantiers laissés à l'Allemagne demeure sous la direction supérieure des autorités militaires allemandes, aussi longtemps que l'exploitation des chantiers austro-hongrois se trouve sous la direction des autorités militaires. Si les chantiers impériaux et royaux passent à une société privée. La portion allemande des chantiers pourra également être confiée à une société privée ; l'exploitation des chantiers allemands est indé-

pendante de l'exploitation des chantiers impériaux et royaux et ne relève pas de leur direction. La force et la lumière continueront à être fournies à l'exploitation allemande, comme cela a lieu actuellement, contre remboursement des frais. Les chantiers allemands et austro-hongrois se viendront en aide dans leur exploitation, autant qu'il est possible, et ils exécuteront les commandes les uns pour les autres, aux mêmes conditions que pour les ressortissants de leur propre Etat, aussi longtemps que les deux exploitations resteront sous une direction militaire.

§ 3. — L'Autriche-Hongrie donne à l'Empire allemand le droit d'user librement, conjointement avec elle, des terrains du fleuve situés en amont des chantiers de Turn-Severin, et correspondant à ce que l'on appelle l'état des basses eaux (état des eaux en hiver), conformément aux ententes à conclure entre les administrations austro-hongroise et allemande.

§ 4. — Le gouvernement allemand, et respectivement toute société allemande privée, payera comme droits de location désignés dans les paragraphes 1-3, un loyer annuel de 100 (cent) lei. De plus, le gouvernement allemand s'engage à offrir à l'Autriche-Hongrie une participation de 10 0/0 au capital des chantiers allemands de construction de Giurgevo. Il sera attribué au capital autrichien et hongrois un nombre de sièges et de voix au Conseil de surveillance des chantiers de construction allemands de Giurgevo, en rapport avec cette participation. De plus, les chantiers de Giurgevo s'engagent à traiter les commandes autrichiennes et hongroises de la même manière et aux mêmes conditions que les commandes allemandes.

§ 5. — Le gouvernement allemand et le gouvernement austro-hongrois obtiendront par une démarche commune l'adhésion du gouvernement roumain à ces conventions aussitôt après leur signature.

Bucarest, le 7 mai 1918.

Roumanie. — Le gouvernement roumain a pris connaissance du traité ci-dessus, et donne sa pleine adhésion à ce traité, sur tous ces points.

Bucarest, le 7 mai 1918.

853

Etats-Unis d'Amérique. — Télégramme du secrétaire d'Etat des Etats-Unis a M. Gerard, ambassadeur des Etats-Unis a Berlin, au sujet du torpillage du vapeur *Sussex* par un sous-marin allemand, en date du 27 mars 1916 (1).

Département d'Etat. Washington, 27 mars 1916.

M. Gerard est informé que des témoignages importants ont été reçus par le Département d'après lesquels le vapeur *Sussex*, avec plusieurs passagers, citoyens américains, aurait été coulé par une torpille sous-marine le 24 du présent mois, et il lui est enjoint de s'informer immédiatement auprès du ministère des affaires étrangères allemand si c'est un sous-marin appartenant à l'Allemagne ou à ses alliés qui a coulé le *Sussex*. Le Département attend une prompte réponse.

(1) Des télégrammes analogues ont été envoyés par le secrétaire d'Etat à M. Gerard les 28 et 29 mars et le 1er avril 1916 au sujet des torpillages des vapeurs *Englishman*, *Manchester-Engineer*, *Eagle Point et Berwindvale* qui eurent lieu respectivement les 21, 27, 28 et 16 mars 1916.

854

Allemagne. — Note du gouvernement allemand du 10 avril 1916, relative a la destruction du vapeur *Sussex* et de certains autres navires, remise a l'ambassadeur des Etats-Unis a Berlin, M. Gerard, pour être envoyée a son gouvernement.

Ministère des affaires étrangères. Berlin, 10 avril 1916.

Le soussigné a l'honneur de faire savoir à Son Excellence M. James W. Gerard, ambassadeur des États-Unis d'Amérique, en réponse aux Notes des 29 et 30 du mois dernier et à celle du 3 du présent mois au sujet des vapeurs *Sussex*, *Manchester-Engineer*, *Englishman*, *Berwindvale* et *Eagle Point*, que les cas de ces vapeurs ont été soumis à une enquête approfondie par l'État-major de l'Amirauté navale, en exécution de mes Notes des 30 et 31 derniers et des 4 et 5 du mois actuel, et que cette enquête a conduit aux résultats suivants :

1° Vapeur anglais *Berwindvale*. — Un vapeur, qui était peut-être le *Berwindvale*, a été rencontré par un sous-marin allemand dans la soirée du 16 mars en vue du phare de Bullrock sur la côte irlandaise. Dès que le vapeur eut aperçu le sous-marin, qui naviguait à la surface, il changea de direction et s'éloigna. Il fut invité par un coup d'avertissement à s'arrêter, mais il ne tint aucun compte de cet avertissement : il éteignit ses lumières et tenta de s'échapper. Il fut alors bombardé jusqu'à ce qu'il s'arrêtât et, sans recevoir d'autres ordres, il mit à la mer plusieurs canots. Après que l'équipage fut entré dans les canots et qu'il eut eu un temps suffisant pour s'éloigner, le navire a été coulé.

Le nom de ce vapeur n'a pas été établi. Même à l'aide des renseignements fournis par l'ambassade américaine, il n'est pas possible de savoir avec certitude si l'incident décrit plus haut concerne réellement le vapeur *Berwindvale*. Mais comme le vapeur coulé était un vapeur-réservoir pareil au *Berwindvale*, on peut supposer qu'il était bien ce navire ; dans ce cas, toutefois, la déclaration de l'ambassade que le *Berwindvale* aurait été torpillé sans avertissement serait en contradiction avec les faits.

2° Vapeur anglais *Englishman*. — Le 24 mars, ce vapeur a été invité par un sous-marin allemand, au moyen de deux coups d'avertissement, à s'arrêter, à environ 20 milles marins à l'Ouest d'Islay, mais il a continué sa route sans prêter aucune attention à l'avertissement. Alors il fut, après une longue poursuite, forcé de s'arrêter par le feu d'artillerie du sous-marin ; puis sans avoir reçu d'autres ordres, il mit ses canots à la mer. Le commandant allemand, après s'être assuré que l'équipage avait embarqué dans les canots et s'était éloigné du navire, fit couler ce dernier.

3° Vapeur anglais *Manchester-Engineer*. — Il n'a pas été possible d'établir jusqu'à présent par l'enquête à laquelle il a été procédé si l'attaque de ce vapeur, qui, d'après les assertions de l'ambassade, aurait eu lieu au large de Waterford le 27 mars, devait être attribuée à un sous-marin allemand. Les renseignements fournis en ce qui touche le lieu et l'époque de l'incident n'ont pas été des guides suffisants pour l'enquête. Il serait à désirer que des détails plus exacts sur le lieu, l'époque et les circonstances de l'attaque fussent donnés au gouvernement américain afin de permettre à l'enquête d'arriver à une conclusion.

4° Vapeur anglais *Eagle Point*. — Le 28 mars, dans la matinée, ce vapeur a reçu d'un sous-marin allemand, au moyen d'un signal et d'un coup d'avertissement, l'ordre de s'arrêter, à environ 100, et non pas 130, milles marins de la côte Sud-Ouest de l'Irlande. Mais il a continué sa route. Il fut alors bombardé jusqu'à ce qu'il s'arrêtât, et sans recevoir d'autres ordres, il mit à la mer ses canots dans lesquels son équipage

embarqua. Après s'être lui-même convaincu que les canots, qui avaient largué leurs voiles, s'étaient éloignés du vapeur, le commandant coula le navire.

Au moment du torpillage, un vent du Nord-Nord-Ouest soufflait avec une force de deux mètres à la seconde ; mais ce n'était pas un « vent de tempête », et il y avait un léger roulis et non pas une « grosse mer », comme l'a déclaré en fait l'ambassade. Les canots ont pu d'autre part être bientôt recueillis, car l'endroit du torpillage était sur la route ordinairement suivie par les vapeurs. Si l'équipage du navire n'a fait usage pour se sauver que de deux petits canots, il est lui-même à blâmer, attendu qu'il y avait au moins quatre grands canots placés sur le vapeur, ainsi que le sous-marin a été à même de le savoir.

5° Vapeur français *Sussex*. — La question de savoir si le vapeur *Sussex*, faisant le service du canal, a été ou non endommagé par un sous-marin allemand, est très compliquée du fait qu'aucune indication exacte n'a été fournie sur le lieu, l'époque et les circonstances du torpillage et qu'aucune description de ce navire n'a pu être obtenue avant le 6 avril. Il a donc fallu chercher parmi les entreprises qui ont eu lieu, au jour indiqué, le 24 mars, dans le canal ou dans le voisinage de la route entre Folkestone et Dieppe. Il a été établi que, le 24 mars, vers le milieu du canal de la Manche, une longue embarcation noire, sans pavillon, avec une cheminée grise et un petit pont gris, ainsi que deux grands mâts, avait été rencontrée par un sous-marin allemand. Le commandant allemand a eu la conviction absolue qu'il se trouvait en présence d'un navire poseur de mines du nouveau type anglais *Arabic*. Il fut amené à cette conviction par l'aspect du pont du navire, par la structure propre à la guerre de la poupe de ce bâtiment qui faisait saillie en diagonale à l'arrière et manquait vers le bas, par sa couleur semblable à celle des navires de guerre, par la grande vitesse d'environ 18 milles marins développée par le navire, par la circonstance que le navire ne suivait pas la route au Nord de la bouée lumineuse entre Dangeness et Beacky Head, qui est la route habituelle des navires marchands d'après les observations nombreuses et uniformes des sous-marins allemands, mais naviguait au milieu du canal, se dirigeant vers le Havre. En conséquence, il a attaqué ce navire à 3 heures 55 de l'après-midi, heure de l'Europe centrale, à 1 mille marin et demi au Sud-Est de Bullrock-Bank. La torpille provoqua à l'avant du navire une si violente explosion que tout l'avant fut détruit jusqu'au pont. L'explosion, particulièrement violente, donne à conclure avec certitude que de grandes quantités de munitions se trouvaient à bord.

Le commandant allemand a fait un dessin du navire attaqué par lui, dont deux reproductions sont annexées. L'image du vapeur *Sussex*, dont deux copies sont pareillement annexées, est une photographie donnée par le journal anglais *Daily Graphic* du 27 du mois dernier. Une comparaison du dessin avec l'image montre que le *Sussex* ne peut être identifié avec le navire attaqué ; la différence dans la position des cheminées et la forme de la poupe est spécialement remarquable. Aucune autre attaque quelconque n'a été faite par des sous-marins allemands au moment indiqué pour le *Sussex* sur la route entre Folkestone et Dieppe. Le gouvernement allemand se trouve dès lors contraint d'admettre que la perte du *Sussex* doit être attribuée à une autre cause qu'à l'attaque d'un sous-marin allemand. Pour éclairer la question, on peut rappeler que dans les seules journées du 1er et du 2 avril il n'est pas moins de 26 mines anglaises que des forces navales allemandes ont fait exploser dans le canal ; toute cette partie des mers est rendue dangereuse par des mines flottantes et par des torpilles qui n'ont pas été coulées. Les eaux voisines de la côte anglaise sont encore plus dangereuses par suite des mines allemandes qui y ont été aussi semées comme moyens de défense contre les forces navales ennemies.

Au cas où le gouvernement américain aurait à sa disposition d'autres indications pour se faire un jugement sur le cas du *Sussex*, le gouvernement allemand lui demande de bien vouloir les lui communiquer afin qu'il puisse les soumettre également à un examen. Dans le cas où des différences d'opinions se produiraient à cet égard entre les deux gouvernements, le gouvernement allemand se déclare prêt, le cas échéant, à soumettre

les faits à une Commission mixte d'enquête conformément au titre III de la convention de la Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

Le soussigné sollicite que ce qui précède soit porté à la connaissance du gouvernement des Etats-Unis, et profite de l'occasion pour renouveler, etc.

VON JAGOW.

855

Etats-Unis d'Amérique. — RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE A LA NOTE DE L'ALLEMAGNE DU 10 AVRIL 1916 RELATIVEMENT A LA DESTRUCTION DU VAPEUR *SUSSEX* ET A LA PRATIQUE ALLEMANDE DE LA GUERRE SOUS-MARINE, EN DATE DU 18 AVRIL 1916, REMISE LE 20 AU SECRÉTAIRE D'ETAT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES D'ALLEMAGNE PAR M. GERARD, AMBASSADEUR DES ETATS-UNIS A BERLIN.

Je n'ai pas manqué de transmettre sans délai, télégraphiquement, à mon gouvernement la Note de Votre Excellence du 10 de ce mois (1) concernant certaines attaques de sous-marins allemands et particulièrement la funeste explosion qui détruisit dans la Manche, le 24 mars, le vapeur français *Sussex*. Selon les instructions de mon gouvernement, j'ai maintenant l'honneur de remettre à Votre Excellence la réponse suivante :

Département d'Etat. Washington, 18 avril 1916.

Les renseignements actuellement en possession du gouvernement des Etats-Unis établissent complètement les faits concernant le cas du *Sussex*, et les conséquences que mon gouvernement a tirées de ces renseignements sont confirmées par les circonstances exposées dans la Note de Votre Excellence du 10 courant. Le 24 mars 1916, environ vers 2 h. 50 de l'après-midi, le vapeur non armé *Sussex*, avec au moins 325 passagers à bord, dont un certain nombre de citoyens américains, a été torpillé pendant sa traversée de Folkestone à Dieppe. Le *Sussex* n'a jamais été armé. C'était un navire employé uniquement, ainsi qu'on le sait, au transport des passagers à travers le canal anglais ; il ne suivait pas la route que suivent les navires transportant des troupes ou des approvisionnements. Environ quatre-vingts de ses passagers non combattants de tout âge et de tout sexe, parmi lesquels des citoyens des Etats-Unis, ont été tués ou blessés.

Une enquête minutieuse, approfondie, consciencieuse et impartiale, faite par des officiers de la flotte et de l'armée américaines, a démontré péremptoirement que le *Sussex* a été torpillé sans avertissement ou sommation de se rendre et que la torpille qui l'a frappé était de fabrication allemande. Selon l'avis du gouvernement des Etats-Unis, ces faits rendirent, dès le commencement, inévitable la conclusion que la torpille avait été lancée par un sous-marin allemand. Cette conclusion se trouve actuellement confirmée par les explications contenues dans la Note de Votre Excellence. Un exposé complet des faits sur lesquels le gouvernement des Etats-Unis base ses conclusions est annexé à la présente.

Après un examen attentif de la Note du gouvernement impérial du 10 avril, le gouvernement des Etats-Unis regrette de devoir déclarer que les explications et les propositions de cette Note lui ont donné l'impression que le gouvernement impérial n'a pas su mesurer le sérieux de la situation créée non seulement par l'attaque du *Sussex*, mais aussi par toute la méthode et le caractère de la guerre sous-marine ainsi qu'elle a été menée pendant une période de plus de douze mois par les commandants des sous-marins

(1) V. le texte qui précède.

allemands, détruisant sans distinction les navires de commerce de tous genre, nationalité ou destination. Si le torpillage du *Sussex* avait été un cas isolé, cela permettrait aux Etats-Unis d'espérer que l'officier responsable de cet acte a outrepassé de sa propre autorité les ordres qu'il avait reçus ou qu'il a négligé d'une manière coupable les mesures de précaution imposées et que la justice recevrait satisfaction par sa juste punition, en même temps que le gouvernement impérial exprimerait sa désapprobation formelle de l'acte commis et offrirait une indemnité équitable. Mais, bien que l'attaque du *Sussex* ne soit pas défendable et ait provoqué de si tragiques pertes de vies humaines, ce qui en fait l'un des plus épouvantables exemples de la cruauté de la guerre sous-marine telle que la pratiquent les commandants des bâtiments allemands, elle n'est malheureusement pas un cas isolé.

Au contraire, le gouvernement des Etats-Unis se voit obligé de conclure des récents événements que ce n'est là qu'un cas, l'un des plus graves et des plus affligeants, illustrant les méthodes et l'esprit selon lesquels on détruit sans distinction les navires de commerce de tous genre, nationalité ou destination. Cette méthode s'est définie de mieux en mieux, à mesure que l'activité des sous-marins allemands augmentait d'intensité et se développait ces derniers mois.

Le gouvernement impérial se souviendra que, lorsque, en février 1915, il annonça son intention de considérer comme zone de guerre les eaux entourant la Grande-Bretagne et l'Irlande, et de détruire tous les navires de commerce de propriété ennemie rencontrés dans cette zone dangereuse, et lorsqu'il avertit tous les navires, aussi bien les neutres que les belligérants, qu'ils devaient éviter ces eaux ou ne les parcourir que sous leur propre responsabilité, le gouvernement des Etats-Unis protesta sérieusement. Il partait du point de vue qu'une telle politique ne pouvait être suivie sans une violation ouverte et constante du droit des gens reconnu, surtout si des navires sous-marins étaient employés comme instruments de cette politique : en effet les règles prescrites par ce droit comme celles basées sur les principes de l'humanité et établies pour la protection de la vie des non combattants sur mer ne sauraient en pareil cas être observées par de tels navires. Il basa ses protestations sur le fait que les personnes de nationalité neutre et les navires appartenant à des propriétaires neutres seraient exposés à des dangers extrêmes et intolérables et que, dans les circonstances d'alors, le gouvernement impérial ne pouvait valablement prétendre fermer une partie de la haute mer.

Le droit des gens applicable ici, et sur lequel le gouvernement des Etats-Unis appuyait ses protestations, n'est pas d'origine récente ou fondé sur des principes purement arbitraires édictés par convention ; il repose, au contraire, sur des principes évidents d'humanité et est en vigueur par l'approbation formelle de toutes les nations civilisées.

Malgré cela, le gouvernement impérial a persisté à poursuivre la politique qu'il avait annoncée, en exprimant l'espoir que les dangers courus par les navires neutres seraient réduits au minimum par les instructions données aux commandants de sous-marins, et en assurant le gouvernement des Etats-Unis qu'il prendrait toutes les mesures possibles de précaution pour sauvegarder les droits des neutres et protéger la vie des non-combattants.

En poursuivant cette politique de guerre sous-marine contre le commerce de ses ennemis, annoncée ainsi et commencée malgré les protestations solennelles du gouvernement des Etats-Unis, les commandants des sous-marins du gouvernement impérial ont opéré une telle œuvre de destruction, sans égards, qu'on s'aperçut toujours davantage, au cours des derniers mois, que le gouvernement impérial n'avait pas trouvé le moyen de leur imposer les restrictions qu'il avait espérées et promises. Sans cesse, le gouvernement impérial a assuré solennellement au gouvernement des Etats-Unis qu'à tout le moins les navires de passagers ne seraient pas traités de cette manière, et malgré cela, il a admis à diverses reprises que ses commandants de sous-marins agissent impunément au mépris de ces assurances. Encore en février de cette année, il a annoncé qu'il considérerait et traiterait comme faisant partie de la flotte de guerre ennemie tous les navires marchands armés de propriété ennemie. Il s'engageait au moins par là implicitement à avertir les bateaux non armés et à garantir la vie de leurs passagers et équipages, mais les commandants des sous-marins ne se sont pas même inquiétés de cette restriction.

Des navires neutres, même des neutres allant d'un port neutre à un port neutre, ont été détruits en nombre toujours plus grand, ainsi que des navires ennemis. Parfois les navires de commerce attaqués ont été avertis et sommés de se rendre avant d'être canonnés ou torpillés ; parfois on a permis aux passagers et équipages de se mettre en sûreté dans les canots du navire avant de couler celui-ci ; mais toujours et toujours aucun avertissement ne fut donné et il ne fut souvent même pas permis aux passagers de se réfugier dans les canots. De grands navires de l'océan, comme le *Lusitania* et l'*Arabic*, et des vapeurs transportant seulement des passagers, comme le *Sussex*, ont été attaqués sans aucun avertissement et avant de s'apercevoir qu'ils se trouvaient devant des navires armés ennemis, et les vies des non-combattants, passagers et équipages, ont été détruites sans distinction d'une manière que le gouvernement des Etats-Unis ne peut considérer que comme légère et dénuée de toute justification. En fait, aucune limite ne fut assignée pour la poursuite et la destruction des navires de commerce des tous genres et nationalité en dedans des eaux que le gouvernement impérial avait déclarées être comprises dans la zone de guerre. La liste des Américains ayant perdu la vie sur des navires ainsi attaqués et détruits s'est allongée de mois en mois jusqu'à ce que le chiffre fatal des victimes se soit élevé à la centaine.

Le gouvernement des Etats-Unis a eu une attitude très patiente. A chaque degré de cette douloureuse tragédie il s'est efforcé de bien considérer les circonstances extraordinaires d'une guerre sans exemple et de se laisser guider par des sentiments d'une amitié sincère pour le peuple et le gouvernement allemands. Il a considéré naturellement, comme étant absolument sincères et de bonne foi, les déclarations et promesses successives du gouvernement impérial et n'a pas voulu abandonner l'espoir qu'il soit possible au gouvernement impérial de régler et surveiller les actes des commandants de ses forces navales, de telle sorte que ces actes soient en harmonie avec les principe d'humanité reconnus par le droit des gens. Il a fait toutes les concessions devant la situation sans précédent et a voulu attendre jusqu'à ce que les faits fussent clairs et susceptibles d'une seule interprétation.

Il est obligé maintenant d'envisager ses propres intérêts et de déclarer au gouvernement impérial que ce moment est arrivé. Il se rend bien compte avec douleur que le point de vue admis au début par lui est rigoureusement juste, c'est-à-dire que l'emploi des sous-marins pour la destruction du commerce ennemi, précisément en raison du caractère de ces navires et des méthodes d'attaque, est complètement inconciliable avec les principes d'humanité, les droits incontestables des neutres et les privilèges sacrés des non combattants.

Si le gouvernement impérial a l'intention de poursuivre la guerre sous-marine impitoyablement et sans distinction contre les navires de commerce, sans égard pour ce que le gouvernement des Etats-Unis considère comme les dispositions sacrées et inattaquables en droit international et comme les principes d'humanité unanimement reconnus, le gouvernement des Etats-Unis devra finalement en tirer la conclusion qu'il ne lui reste qu'une voie à suivre. A moins que le gouvernement impérial n'annonce immédiatement qu'il abandonne ses méthodes d'attaques sous-marines actuelles contre les navires transportant des passagers et des marchandises, le gouvernement des Etats-Unis n'aura d'autre choix que la rupture des relations diplomatiques avec l'Empire allemand. C'est avec la plus grande répugnance que le gouvernement des Etats-Unis fait une démarche de ce genre, mais il se voit obligé de l'entreprendre au nom de l'humanité et des droits des nations neutres.

LANSING.

ANNEXE.

Le vapeur français *Sussex*, qui est régulièrement employé depuis plusieurs années (exposé du ministère des affaires étrangères) au transport des voyageurs entre les ports de Folkestone et Dieppe, est parti de Folkestone le 24 mars 1916, à 1 h. 25 de l'après-midi, avec au moins 325 passagers et 53 hommes d'équipage, à destination de Dieppe (déclaration du capitaine Mouffet ; rapport du contre-amiral Grasset). Les passagers, parmi

lesquels se trouvaient environ vingt-cinq citoyens américains (télégrammes de l'ambassadeur des Etats-Unis à Londres du 25 mars et de l'ambassadeur des Etats-Unis à Paris des 26 et 28 mars) appartenaient à divers Etats. Il se trouvait parmi eux de nombreuses femmes et enfants et presque la moitié était des ressortissants des pays neutres (rapport du capitaine de corvette Sayles et du lieutenant Smith ; rapport du contre-amiral Grasset). Le *Sussex* ne portait pas d'armement (exposé du ministère des affaires étrangères de France ; rapport du capitaine de corvette Sayles et du lieutenant Smith ; dépositions sous serment des passagers américains). Il n'a jamais été employé pour le transport des troupes et avait pris une route que ne suivent pas les transports de troupes de Grande-Bretagne en France (exposé de l'Amirauté britannique ; exposé du ministère français des affaires étrangères).

Le vapeur faisait route dans une direction presque exactement au Sud après avoir passé Dungeness (déclaration du capitaine Mouffet). Le temps était clair et la mer calme (dépositions sous serment de Edna Hale, John H. Hearley, Gertrude W. Warren). Vers 2 h. 50 de l'après-midi, alors que le *Sussex* était à environ treize milles de Dungeness (déclaration du capitaine Mouffet), le capitaine du navire, qui se trouvait sur la passerelle de commandement, vit, à environ cent cinquante mètres du navire, à bâbord, le sillage d'une torpille (déclaration du capitaine Mouffet). Le sillage a été aussi aperçu très distinctement par le premier officier et le second-maître qui se trouvaient sur la passerelle avec le capitaine (rapport du contre-amiral Grasset). Le capitaine donna aussitôt l'ordre d'arrêter machine à tribord (déclaration du capitaine Mouffet) dans l'intention de tourner le navire vers tribord afin d'échapper à la torpille en la laissant passer le long du côté bâbord ; mais avant que le navire ait pu virer suffisamment pour éviter de croiser la route de la torpille, celle-ci atteignait la coque un peu en avant du pont, faisant explosion et détruisant tout l'avant du vapeur jusqu'à la première cloison étanche, arrachant le mât de misaine et les antennes de la télégraphie sans fil, tuant ou blessant environ 80 personnes à bord (déclaration du capitaine Mouffet ; rapport du contre-amiral Grasset, déposition de Henry S. Beer). A ce moment, aucun autre navire n'était en vue (dépositions sous serment de Samuel F. Bemis, T. W. Culbertson, John H. Hearly, et autres).

L'approche de la torpille a été remarquée par différentes autres personnes sur le bateau (dépositions sous serment de Samuel F. Bemis, Henry S. Beer, Gertrude W. Warren). L'une d'elles, un citoyen américain nommé Henry S. Beer, était accoudé au parapet bâbord, à environ 10 pieds derrière la passerelle du commandant, et regardait la mer lorsqu'il aperçut la torpille qui s'approchait à une distance d'environ 100 yards. Il cria à sa femme et à une personne qui les accompagnait : « Une torpille ! » Immédiatement après ce cri, la torpille toucha le bateau (dépositions de M. Henry S. Beer et de Mme Henry S. Beer).

Une autre confirmation du fait que le capitaine a vu la torpille s'approcher du bateau est fournie par la déposition sous serment des ingénieurs de service disant que l'ordre de donner les rames de bâbord, et d'arrêter la machine de tribord a été donné et obéi (rapport du contre-amiral Grasset). Pour cet ordre inaccoutumé, il ne peut être donné d'autre explication raisonnable que celle-ci : le capitaine a vu quelque chose qui l'a déterminé à changer brusquement la direction vers tribord.

Ce témoignage, qui devrait déjà être suffisant pour prouver que la cause de la destruction fut une torpille, vient d'être confirmé par la déposition du lieutenant Smith, de la marine des Etats-Unis, attaché à l'ambassade américaine à Paris, qui se rendait à Boulogne en compagnie du major Logan, de l'ambassade des Etats-Unis, et qui examina la coque du *Sussex* et trouva personnellement dans les débris de l'épave, quinze pièces de métal qu'il conserva. L'examen de la coque du navire démontra que le bateau avait été transformé en épave par une explosion extérieure, car les chaudières étaient intactes ; un peu en avant de la passerelle du commandant, se trouvait une large brèche, prouvant que le bateau avait subi une forte collision ; la direction du choc allait de l'arrière sur une ligne faisant un angle aigu avec la quille du navire (rapport du lieutenant Smith établi le 1er avril). Cette preuve confirme et corrobore la déclaration que le navire se balançait à tribord et loin de la torpille quand il fut frappé.

Les pièces de métal rassemblées par les officiers américains furent comparées par le lieutenant Smith, le capitaine de corvette Sayles et le major Logan, avec des mines et plans de mines se trouvant en possession des autorités navales françaises à Boulogne, Rochefort et Toulon, et par les autorités navales anglaises à Portsmouth. Ces officiers sont persuadés que ces pièces de métal ne sont pas des fragments de mine (Rapports du lieutenant Smith écrits les 2 et 5 avril).

Parmi ces 15 pièces de métal se trouvaient deux boulons-vis expliquant les effets d'une explosion, qui étaient marqués d'un côté K et 56 et de l'autre K et 58. En examinant les torpilles allemandes en possession des autorités françaises navales à Toulon et des autorités navales anglaises à Portsmouth, les officiers américains ont trouvé que des boulons identiques, avec la lettre K et un chiffre, étaient employés pour serrer le sommet (Kopf) à la chambre à air (rapports du lieutenant Smith câblés les 2, 5 et 13 avril).

Les boulons dont il est fait usage dans les torpilles françaises et anglaises ne sont pas marqués et sont légèrement d'une dimension légèrement différente (mêmes rapports). En outre, les officiers américains, par une comparaison et un examen attentif, ont été à même d'identifier absolument et de désigner la place de toutes les 13 pièces de métal restantes en tant que parties d'une torpille allemande. Ils l'ont fait de la manière suivante :

Fragment 3, partie du fond intérieur de la soupape d'échappement d'eau.

Fragments 4 et 5, fers de l'enveloppe de la chambre de machine.

Fragments 6 à 10 inclus et 12, parties des cylindres de machine.

Fragments 11, 13, 14, 15, parties d'acier du sommet portant encore la couleur rouge distinctive des sommets de torpille employés en Allemagne (rapport du lieutenant Smith câblé le 5 avril).

Devant ces faits dûment prouvés, il ne saurait y avoir de doute que le *Sussex* a été torpillé et que la torpille était de provenance allemande. Aucun navire n'ayant été aperçu par qui que ce fût du *Sussex*, la conclusion qui s'impose est que la torpille a été lancée sans avertissement par un sous-marin qui était immergé au moment du lancement et resté sous l'eau après l'explosion.

La conclusion à laquelle on est amené par les preuves (dépositions sous serment de citoyens américains) rassemblées par le Département d'Etat se trouve renforcée par les constatations renfermées dans la Note du gouvernement impérial du 10 avril 1916. Selon ces constatations :

a) Un sous-marin allemand a torpillé un vapeur à un mille et demi au Sud-Est de Bullrock-Bank.

Remarque du Département : Le point d'attaque est situé exactement sur la route suivie par le *Sussex*, après avoir passé Dungeness et à environ un demi-mille de l'endroit où le capitaine du *Sussex* prétend avoir été torpillé.

b) L'attaque s'est produite vers 3 h. 55 après-midi, heure de l'Europe centrale.

Remarque du Département : Cela correspond à 2 h. 55 de l'Europe occidentale. Il était environ 2 h. 50, heure de l'Europe occidentale, lorsque, suivant le témoignage du capitaine, la torpille heurta le navire et lorsque le chronomètre du bord s'arrêta.

c) La torpille provoqua une explosion qui arracha toute la partie avant jusqu'à la passerelle du commandant.

Remarque du Département : Selon les rapports officiels, la partie avant du *Sussex* a été détruite jusqu'à la première cloison étanche.

d) Le sous-marin allemand était immergé lorsqu'il lança la torpille et il n'y a aucune constatation qu'il ait été à la surface après l'attaque.

Remarque du Département : La conclusion que le sous-marin était immergé découle du fait que personne à bord du *Sussex* n'a vu le sous-marin avant que la torpille fût lancée.

e) Il ne fut fait aucun avertissement et aucune tentative dans ce sens n'est mentionnée.

Remarque du Département : Les preuves rassemblées indiquent qu'aucun avertissement ne fut donné.

f) Une esquisse faite par le commandant du sous-marin du vapeur torpillé par lui ne concorde pas avec une photographie du *Sussex*, parue dans le *London Graphic*.

Remarque du Département : Cette esquisse a été faite probablement de mémoire après examen du navire par le périscope. Les seules différences relevées par le commandant qui s'est fié à sa mémoire, résident dans la position de la cheminée, et dans la forme de la poupe ; il est à présumer que les navires étaient semblables à tous autres égards.

g) Aucun autre sous-marin allemand n'a attaqué ce jour-là des vapeurs dans cette région.

Remarque du Département : Suivant les nouvelles parvenues, aucun autre navire que le *Sussex* n'a été torpillé sans avertissement par un sous-marin en plongée. Il n'y a donc pas de doute que ce vapeur ait été torpillé par le sous-marin sur le rapport du commandant duquel la Note du 10 avril se base.

LANSING.

856

Allemagne. — RÉPONSE DU GOUVERNEMENT ALLEMAND A LA NOTE DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE REÇUE LE 20 AVRIL 1916, RELATIVE A LA GUERRE SOUS-MARINE ALLEMANDE, EN DATE DU 4 MAI 1916, ET REMISE LE MÊME JOUR A L'AMBASSADEUR DES ETATS-UNIS A BERLIN.

Le soussigné a l'honneur de présenter, au nom du gouvernement impérial, à Son Excellence Mr James W. Gerard, ambassadeur des Etats-Unis, la réponse suivante à la Note du 20 avril, concernant la conduite de la guerre sous-marine allemande :

Le gouvernement allemand a transmis aux autorités navales compétentes, aux fins d'enquête, le dossier relatif au *Sussex*, tel qu'il a été communiqué par le gouvernement des Etats-Unis. A en juger par les résultats que l'enquête a jusqu'à présent révélés, le gouvernement allemand n'exclut pas la possibilité que le navire mentionné dans la Note du 10 avril comme ayant été torpillé par un sous-marin allemand soit effectivement le *Sussex*. Le gouvernement allemand demande de réserver à ce sujet une communication ultérieure jusqu'à ce que soient vérifiés certains points d'une importance décisive pour l'exposé des faits de la cause. S'il était démontré que le commandant s'est trompé en supposant que le navire était un navire de guerre, le gouvernement allemand ne manquera pas de tirer les conséquences résultant de ce fait.

En ce qui concerne le cas du *Sussex*, le gouvernement des Etats-Unis a fait une série de déclarations dont la principale est l'assertion que l'incident doit être regardé comme un exemple de la méthode préméditée de destruction sans discernement de navires de toutes sortes, nationalités et destinations par les commandants de sous-marins allemands. Le gouvernement allemand doit réfuter avec énergie cette assertion. Le gouvernement allemand estime toutefois qu'il est de peu d'intérêt d'entrer présentement dans des détails, plus particulièrement parce que le gouvernement des Etats-Unis s'est abstenu de motiver cette assertion par des faits concrets. Le gouvernement allemand se borne à déclarer qu'il a prescrit des restrictions étendues dans l'usage de l'arme sous-marine, et cela uniquement par égard pour les intérêts des neutres, malgré ce fait que les dites restrictions sont nécessairement à l'avantage des ennemis de l'Allemagne. La Grande-Bretagne et ses alliés n'ont pas montré des égards semblables pour les neutres.

Les forces sous-marines allemandes ont de fait reçu des ordres pour mener la guerre sous-marine selon les principes généraux, reconnus par le droit international, qui s'appliquent à la visite et à la recherche ainsi qu'à la destruction des navires de commerce, exception faite seulement en ce qui concerne la conduite de la guerre contre le commerce ennemi fait par des navires de transport ennemis, rencontrés dans la zone de guerre qui entoure la Grande-Bretagne : à l'égard de ceux-ci aucunes assurances n'ont jamais été données au gouvernement des Etats-Unis ; aucune assurance de cette nature ne s'est

trouvée dans la déclaration du 8 février 1916. Le gouvernement allemand ne saurait admettre que l'on mette en doute le fait que ces ordres ont été donnés et exécutés avec bonne foi. Des erreurs se sont produites en fait; mais, dans aucune espèce de guerre elles ne sauraient être évitées complètement, et certaines tolérances doivent être accordées dans la conduite d'une guerre navale contre un ennemi qui recourt à toutes espèces de ruses, qu'elles soient licites ou non. Mais, abstraction faite de la possibilité d'erreurs, la guerre navale, tout comme la guerre continentale, implique des dangers inévitables pour les personnes et les biens neutres qui pénètrent dans la zone de combat. Même dans les cas où les opérations navales se trouvent limitées aux formes habituelles de la guerre de croisière, des personnes et des biens neutres ont eu fréquemment à en souffrir. Le gouvernement allemand a insisté à de nombreuses reprises et en termes explicites sur les dangers provenant de mines qui ont amené la perte de nombreux navires. Le gouvernement allemand a fait au gouvernement des Etats-Unis plusieurs propositions en vue de réduire au minimum pour les voyageurs et les biens américains les dangers inhérents à la guerre navale. Malheureusement le gouvernement des Etats-Unis a décidé de ne pas accepter ces propositions. S'il les avait acceptées, le gouvernement des Etats-Unis aurait contribué à prévenir, pour une grande part, les accidents dont les citoyens américains ont été les victimes entre temps. Le gouvernement allemand maintient aujourd'hui encore son offre d'arriver à un accord sur les bases qu'il a indiquées.

Ainsi que le gouvernement allemand l'a déclaré à plusieurs reprises, il ne saurait renoncer à l'emploi de l'arme sous-marine dans la conduite de la guerre contre le commerce ennemi. Néanmoins, le gouvernement allemand a décidé maintenant de faire de nouvelles concessions en conformant les méthodes de la guerre sous-marine aux intérêts des neutres. En prenant cette décision, le gouvernement allemand est guidé par des considérations qui sont ainsi au-dessus de la question en litige.

Le gouvernement allemand n'attache pas moins de prix aux principes sacrés d'humanité que le gouvernement des Etats-Unis. Il tient pleinement compte de ce que les deux gouvernements ont collaboré pendant un grand nombre d'années pour développer le droit international, conformément à ces principes dont l'objectif suprême a toujours consisté à limiter la guerre sur terre et sur mer aux forces armées des belligérants et à préserver dans la mesure du possible les non-combattants des horreurs de la guerre.

Mais, bien que ces considérations aient une grande valeur, elles n'auraient pas à elles seules, dans les circonstances actuelles, déterminé l'attitude du gouvernement allemand.

En réponse à l'appel du gouvernement des Etats-Unis en faveur des principes sacrés d'humanité et de droit international, le gouvernement allemand se trouve dans l'obligation de répéter, une fois de plus, avec la dernière énergie, que ce n'est pas le gouvernement allemand, mais bien le gouvernement anglais, qui, faisant abstraction de toutes les règles acceptées du droit international, a étendu cette terrible guerre aux vies et aux biens des non-combattants, sans aucun égard pour les intérêts et les droits des neutres et des non-combattants, qui ont gravement souffert de cette méthode de guerre.

Pour se défendre contre les procédés de guerre illicites employés par la Grande-Bretagne, au cours d'une lutte acharnée pour son existence en tant que nation, l'Allemagne a dû recourir à l'arme, cruelle, mais efficace, d'une guerre sous-marine. Dans l'état actuel des choses, le gouvernement allemand ne peut que renouveler son regret que les sentiments d'humanité, que le gouvernement des Etats-Unis prodigue avec une telle ferveur aux infortunées victimes de la guerre sous-marine, ne se soient pas appliqués avec la même sympathie chaleureuse aux millions de femmes et d'enfants qui, d'après les intentions avouées du gouvernement britannique, doivent être affamés, et qui, par leurs souffrances, doivent contraindre les armées victorieuses des puissances centrales à une capitulation honteuse. Le gouvernement allemand, d'accord avec le peuple allemand, parvient d'autant moins à comprendre cette distinction qu'à plusieurs reprises il s'est explicitement déclaré prêt à user de l'arme sous-marine d'une manière strictement conforme aux règles du droit international, telles qu'elles étaient reconnues avant que

la guerre n'éclatât, si la Grande-Bretagne était également prête à adapter la conduite de la guerre à ces règles. Les diverses tentatives faites par le gouvernement des Etats-Unis pour amener le gouvernement britannique à agir de cette façon ont échoué, par suite d'un refus catégorique de la part du gouvernement britannique. En outre, la Grande-Bretagne n'a cessé depuis lors de violer à nouveau le droit international, dépassant toutes les limites, insultant aux droits des neutres. La dernière mesure adoptée par la Grande-Bretagne, quand elle a déclaré contrebande le charbon de soute allemand, et quand elle a institué une réglementation en vertu de laquelle seul le charbon de soute anglais peut être fourni aux neutres, n'est pas autre chose qu'une tentative inouïe pour mettre de force le tonnage neutre au service de la guerre commerciale menée par l'Angleterre.

Le peuple allemand sait que le gouvernement des Etats-Unis a le pouvoir de restreindre la guerre aux forces armées des pays belligérants, dans l'intérêt de l'humanité et pour maintenir le droit international. Le gouvernement des Etats-Unis aurait été certain d'atteindre ce but s'il avait été déterminé à insister, vis-à-vis de la Grande-Bretagne, sur les droits incontestables qui garantissent la liberté des mers. Mais, dans la situation actuelle, le peuple allemand a l'impression que le gouvernement des Etats-Unis, tout en demandant que l'Allemagne, qui combat pour son existence, restreigne l'usage d'une arme efficace et tout en faisant dépendre de l'acceptation de ces demandes le maintien de ses relations avec l'Allemagne, se borne à des protestations contre les méthodes illégales adoptées par les ennemis de l'Allemagne. En outre, le peuple allemand sait dans quelle mesure considérable ses ennemis sont ravitaillés de matériel de guerre de toute sorte venant des Etats-Unis.

C'est pourquoi il faut comprendre que l'appel fait par le gouvernement des Etats-Unis aux sentiments d'humanité et aux principes du droit international ne peut pas, dans les circonstances présentes, obtenir de la part du peuple allemand une réponse aussi cordiale qu'un pareil appel en aurait trouvé ici dans d'autres circonstances. Si le gouvernement allemand est néanmoins décidé à aller jusqu'à l'extrême limite des concessions, il n'a pas seulement été guidé par l'amitié qui lie les deux grandes nations depuis plus d'un siècle, mais aussi par la pensée de la grande catastrophe qui menacerait le monde civilisé tout entier si cette guerre cruelle et sanglante était élargie et prolongée.

Le gouvernement allemand, conscient de la force de l'Allemagne, a annoncé devant le monde, deux fois dans l'espace des derniers mois, qu'il était prêt à faire la paix sur une base qui sauvegarde les intérêts vitaux de l'Allemagne. Il indiquait ainsi que ce n'est pas la faute de l'Allemagne si la paix est encore refusée aux nations d'Europe.

Le gouvernement allemand se sent d'autant plus justifié à déclarer que la responsabilité ne saurait lui incomber devant le tribunal de l'humanité et de l'histoire, si après 21 mois de guerre la question de la guerre sous-marine, actuellement en discussion entre les gouvernements de l'Allemagne et des Etats-Unis, devait prendre une tournure sérieusement menaçante pour le maintien de la paix entre les deux nations.

Autant qu'il dépend du gouvernement allemand, celui-ci souhaite d'empêcher que les choses prennent un tel cours. Le gouvernement allemand, en outre, est prêt à faire tout son possible pour restreindre les opérations de guerre, jusqu'à la fin du conflit, aux forces combattantes des belligérants, assurant également ainsi le principe de la liberté des mers, au sujet duquel le gouvernement allemand croit être, maintenant comme auparavant, d'accord avec le gouvernement des Etats-Unis.

Le gouvernement allemand, guidé par cette idée, notifie au gouvernement des Etats-Unis que les forces navales allemandes ont reçu les ordres suivants : Conformément aux principes généraux de la visite et de la recherche ainsi que de la destruction des navires marchands, tels qu'ils sont reconnus par le droit international, les dits navires, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région déclarée zone de guerre navale, ne devront, pas être coulés sans avertissement et sans que les vies humaines soient sauvées, à moins que ces navires ne tentent de s'échapper ou n'opposent de la résistance.

Mais les neutres ne peuvent s'attendre à ce que l'Allemagne, contrainte de combattre

pour son existence, restreigne, en considération des intérêts neutres, l'usage d'une arme efficace, si ses ennemis sont autorisés à continuer d'appliquer, selon leur bon plaisir, des méthodes de guerre qui violent les règles du droit international. Une telle demande serait incompatible avec le caractère de la neutralité, et le gouvernement allemand est convaincu que le gouvernement des Etats-Unis ne songe pas à faire une telle demande, étant donné que le gouvernement des Etats-Unis a déclaré à plusieurs reprises qu'il est déterminé à restaurer le principe de la liberté des mers, quel que soit le parti qui l'ait violé.

C'est pourquoi le gouvernement allemand a confiance qu'en conséquence des nouveaux ordres donnés aux forces navales de l'Allemagne, le gouvernement des Etats-Unis considérera aussi comme écartés tous les obstacles qui s'opposaient à une coopération mutuelle en vue du rétablissement de la liberté des mers pendant la guerre, comme il a été suggéré dans la Note du 23 juillet 1915 (1). Le gouvernement allemand ne doute pas que le gouvernement des Etats-Unis ne demande et n'insiste maintenant pour que le gouvernement britannique observe immédiatement les règles du droit international universellement reconnues avant la guerre, telles qu'elles sont formulées dans les Notes présentées par le gouvernement des Etats-Unis au gouvernement britannique le 28 décembre 1914 et le 5 novembre 1915 (2).

Au cas où les démarches entreprises par le gouvernement des Etats-Unis n'atteindraient pas le but qu'il désire, à savoir de voir les lois de l'humanité respectées par toutes les nations belligérantes, le gouvernement allemand envisagerait alors la nouvelle situation dans laquelle il doit se réserver à lui-même une complète liberté de décision.

Le soussigné profite de l'occasion, etc.

Berlin, 4 mai 1916. VON JAGOW.

857

Etats-Unis d'Amérique. — RÉPONSE EN DATE DU 8 MAI 1916 DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN A LA NOTE DE L'ALLEMAGNE DU 4 MAI 1916, REMISE AU GOUVERNEMENT ALLEMAND PAR L'AMBASSADEUR DES ETATS-UNIS A BERLIN, M. GERARD.

Département d'Etat. — Washington, 8 mai 1916.

La Note du gouvernement impérial du 4 mai (3) a été l'objet d'un examen attentif du gouvernement des Etats-Unis. Il a spécialement pris note de l'intention du gouvernement impérial de faire son possible à l'avenir pour limiter aux forces des belligérants les opérations de guerre jusqu'à la fin des hostilités et d'obliger tous ses officiers de marine à observer les limitations des règles reconnues par le droit international, point sur lequel le gouvernement des Etats-Unis a insisté. Pendant les mois qui se sont écoulés depuis que le gouvernement impérial a annoncé, le 4 février 1915, l'adoption de sa politique sous-marine maintenant heureusement abandonnée, le gouvernement des Etats-Unis a été constamment guidé et modéré par des intentions amicales dans ses patients efforts en vue d'amener une solution amiable des questions délicates soulevées par cette politique. En acceptant la déclaration du gouvernement impérial aux termes de laquelle celui-ci abandonnait une politique mettant aussi sérieusement en danger les bonnes relations entre

(1) V. ce *Recueil*, t. II, p. 76.
(2) V. ce *Recueil*, t. II, p. 1 et t. III, p. 111.
(3) V. le texte qui précède.

les deux pays, le gouvernement des Etats-Unis compte sur une observation scrupuleuse a l'avenir de cette déclaration. La politique ainsi modifiée du gouvernement impérial écarte le principal danger d'une rupture des bonnes relations existant entre les Etats-Unis et l'Allemagne.

Le gouvernement des Etats-Unis juge nécessaire de déclarer qu'il est en droit de croire que le gouvernement impérial allemand n'a pas l'intention de faire dépendre en quoi que ce soit le maintien de la politique qu'il vient d'indiquer du tour ou du résultat des négociations diplomatiques entre le gouvernement des Etats-Unis et un autre gouvernement belligérant, bien que certains passages de la Note du gouvernement impérial du 4 mai puissent sembler susceptibles de cette interprétation. Dans le but d'éviter tout malentendu, le gouvernement des Etats-Unis notifie au gouvernement impérial qu'il ne peut pour un seul instant admettre et encore moins discuter une suggestion que l'observation, par les autorités navales allemandes, des droits des citoyens des Etats-Unis en haute mer dépendrait en quelque manière que ce soit et le moins du monde de la conduite de tout autre gouvernement à l'égard des droits des neutres et des non-combattants. Sur ce point, la responsabilité est personnelle, elle n'est pas commune ; elle est absolue, et non relative.

LANSING.

858

Chine. — RÈGLES CONCERNANT LA COUR DES PRISES, PROMULGUÉES LE 30 OCTOBRE 1917 (Ministry of foreign affairs, Peking, *Official documents relating to the war, for the year 1917*, p. 93-94).

CHAPITRE 1er. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 1er. — Toutes les affaires relatives à des captures en mer doivent être jugées dans des Cours de prises.

Art. 2. — Il y a deux classes de Cours de prises :

a) La Cour locale des prises ;

b) La Haute Cour des prises.

Art. 3. — La Haute Cour des prises sera établie à Pékin. Des Cours des prises locales seront établies aux endroits qui seront fixés et déterminés par des ordonnances du Président de la République.

Art. 4. — La Haute Cour et les Cours locales des prises doivent être composées chacune d'un président, de huit juges, de deux procureurs et de deux greffiers.

Art. 5. — Le président d'une Haute Cour de justice sera désignée par le Président de la République pour agir simultanément comme président d'une Cour locale des prises.

Les fonctionnaires suivants seront, sur la recommandation du premier ministre, désignés par ordonnance présidentielle pour agir simultanément comme juges d'une Cour locale des prises :

a) Quatre juges d'une Haute Cour de justice;

b) Trois officiers de marine ;

c) Un représentant spécial des affaires étrangères.

Des procureurs appartenant au ministère public d'une Haute Cour de justice, sur la recommandation du premier ministre, seront désignés par une ordonnance présidentielle pour agir simultanément comme procureurs d'une Cour locale des prises.

Les greffiers d'une Cour locale des prises seront désignés par le président de la

Haute Cour des prises parmi les greffiers des diverses Hautes Cours de justice pour agir simultanément.

Art. 6. — Le président de la Cour suprême de justice sera désigné pour agir simultanément comme président de la Haute Cour des prises, et les fonctionnaires suivants rempliront dans celle-ci les fonctions de juges :

Trois juges de la Cour suprême de justice,

Deux officiers de marine,

Un Conseiller du ministère de la marine,

Un Conseiler du Bureau législatif (*Law Compilation*), et

Un Conseiller du ministère des affaires étrangères.

Toutes ces désignations seront faites par le Président de la République.

Les procureurs du Parquet général seront désignés par le Président de la République pour agir simultanément comme procureurs de la Haute Cour des prises.

Les greffiers de la Haute Cour des prises seront désignés, sur la recommandation du président de la Haute Cour des prises, parmi les greffiers de la Cour suprême de justice pour agir simultanément.

Art. 7. — La Haute Cour et les Cours locales des prises peuvent, à l'occasion, employer des personnes pour le travail du greffe ou pour tous autres objets.

Art. 8. — En vertu du présent règlement, des appointements ne devront être payés ni au président de la Haute Cour des prises, ni aux fonctionnaires d'un rang moindre qui occupent des postes simultanés.

Art. 9. — Le président aura la direction de toutes les affaires se rapportant à la Cour ; et pour le jugement de chaque cas il sera le président. Si pour un motif quelconque il est empêché de se rendre à la Cour, un des juges peut faire acte de président à sa place.

Art. 10. — La Cour locale des prises ne tiendra audience que si le président et les juges présents représentent ensemble au moins cinq membres.

La Haute Cour des prises doit, pour pouvoir juger, représenter, président et juges compris, au moins sept membres.

Les cas soumis à la Cour seront jugés à la majorité ; quand les votes émis dans un sens et dans l'autre sont en nombre égal, la voix du président décidera.

Art. 11. — Les sessions de la Haute Cour et des Cours locales des prises seront ouvertes et closes par un ordre du Cabinet.

Chapitre II. — Procédure.

Art. 12. — Le commandant du navire de guerre qui a fait une capture enverra le navire capturé au port où la Cour locale des prises est établie ; il ordonnera à un officier de prise de monter à bord du navire, de l'accompagner dans le port et de délivrer un rapport écrit sur la capture à la Cour locale des prises. Mais si, par suite de quelque circonstance en dehors de son contrôle, le navire ne peut pas être envoyé, le rapport écrit sera seulement délivré.

Ce rapport donnera en détail les motifs de la capture et indiquera les faits tendant à prouver que la capture a été faite régulièrement. Le rapport sera accompagné de tous papiers et documents saisis à bord du navire capturé.

Art. 13. — A la réception du rapport mentionné à l'article ci-dessus, le président de la Cour locale des prises désignera un des juges pour se charger du cas particulier.

Le juge ainsi commis, sauf dans les cas où le rapport seul a été délivré comme il a été prévu au premier paragraphe de l'article précédent, devra, en se basant sur les papiers et documents remis à la Cour, aller personnellement à bord du navire capturé pour en inspecter le chargement, et concurremment avec le capitaine du navire préparer un inventaire détaillé de celui-ci.

Art. 14. — Le juge commis ordonnera aux greffiers d'enregistrer en détail tous récits faits par le capitaine du navire capturé, l'équipage, les passagers et les propriétai-

res du chargement, ainsi que toute preuve donnée par les officiers de prise qui ont procédé à la capture.

Art. 15. — Le juge commis, s'il le croit nécessaire, peut ordonner qu'un arbitre passera sentence sur un point déterminé.

Art. 16. — Le juge commis, après avoir terminé son investigation, préparera immédiatement un rapport qui, avec celui mentionné à l'article 12 et accompagné comme celui-ci de papiers et de documents, sera transmis aux procureurs de la Cour locale des prises.

Art. 17. — Les procureurs prépareront un exposé de leur opinion et l'enverront avec les papiers et documents mentionnés dans l'article précédent à la Cour locale des prises.

Art. 18. — Si les procureurs estiment que le navire capturé ou le chargement devrait être relâché et si la Cour locale des prises est de la même opinion, celle-ci devra immédiatement préparer une décision de relaxe et l'envoyer aux procureurs.

Art. 19. — Si les procureurs estiment que le navire capturé ou le chargement doit être condamné, ou qu'il doitêtre relâché, tandis que la Cour locale des prises est d'un avis différent, la Cour locale des prises prendra les mesures habituelles pour procéder à une annonce publique.

Cette annonce publique comportera la publication des données essentielles de l'affaire dans la *Gàzette du Gouvernement* et la publication d'une version anglaise dans les journaux anglais qui paraissent dans ce pays. Toute partie intéressée dans l'affaire peut, dans le délai de trente jours à partir de l'annonce publique, présenter une demande écrite à la Cour locale des prises.

Art. 20. — La demande contiendra les renseignements suivants qui sont accompagnés de tous documents pouvant servir de preuves :

a) Le nom complet des demandeurs, leur nationalité, l'adresse de leur résidence, leur âge et leur profession.

b) Les raisons importantes de la demande.

Art. 21. — Le demandeur ne peut être représenté que par des hommes de loi de la République de Chine.

Art. 22. — Si aucune des parties intéressées n'a présenté de demande à l'expiration du délai indiqué au second paragraphe de l'article 19, la Cour locale des prises peut immédiatement entamer les débats et, sur la requête des procureurs, jugement peut être rendu dans l'affaire sans qu'il y ait lieu de recourir à la procédure ordinaire.

Art. 23. — Si une demande a été formée dans le délai fixé, la Cour locale des prises indiquera un jour pour le commencement du procès.

Si le demandeur est absent sans qu'une autorisation lui ait été donnée, l'affaire peut être jugée en son absence.

Art. 24. — Après les débats, le jugement sera mis par écrit et prononcé dans un délai de trois jours.

Le jugement écrit sera envoyé aux procureurs après sa proclamation et une copie en sera faite et délivrée au demandeur.

Art. 25. — Chacun des procureurs ou le demandeur peut, dans un délai de vingt jours de la réception du jugement, envoyer à la Cour locale des prises une protestation contre son jugement.

Cette protestation contiendra les indications suivantes :

a) Le nom complet au demandeur, sa nationalité, l'adresse de sa résidence, son âge et sa profession.

b) Le jugement de la Cour locale des prises.

c) Les motifs de la protestation.

Art. 26. — Au reçu de la protestation, la Cour locale des prises enverra tous les documents relatifs à l'affaire au ministère public de la Haute Cour des prises.

Art. 27. — Si aucune protestation n'a été faite à l'expiration du temps fixé, le jugement sera considéré comme définitif. Mais, au cas où la production d'une protestation

aurait été empêchée par un fait de force majeure ou par l'ennemi public, la Cour locale des prises, en étant informée, peut, si elle trouve que les faits allégués sont établis, permettre l'introduction d'une demande en dehors du temps fixé.

Art. 28. — Au reçu de la protestation, la Haute Cour des prises devra, à moins que le délai indiqué ne soit expiré, auquel cas la protestation sera rejetée, en remettre une copie au demandeur, si elle a été produite par les procureurs, et aux procureurs, si elle a été produite par le demandeur. Une réponse à la protestation sera produite dans les dix jours de sa remise.

Art. 29. — La Haute Cour des prises, si elle le juge nécessaire, peut elle-même procéder à une enquête sur les faits ou sur les preuves de l'affaire, ou enjoindre à la Cour locale des prises de commencer une autre enquête.

Art. 30. — La Haute Cour des prises doit, après enquête, se réunir aussitôt pour examiner l'affaire d'après les documents, mais le jugement doit être rendu publiquement.

Le jugement sera envoyé aux procureurs de la Cour locale des prises et une copie en sera délivrée au demandeur.

Art. 31. — L'affaire ayant été jugée, les parties essentielles du jugement seront publiées dans la *Gazette du Gouvernement.*

Art. 32. — Pendant le temps où il est procédé à l'examen de l'affaire, les Cours des prises doivent remettre le navire capturé et le chargement aux autorités maritimes pour en faire la garde.

Les règlements pour la garde ci-dessus mentionnée seront établis par le ministre de la marine.

Art. 33. — Un navire ou un chargement condamné deviendra la propriété de l'État.

Art. 34. — Le jugement sera exécuté par les procureurs de la Cour locale des prises.

Les procureurs peuvent requérir les autorités maritimes et les officiers de police pour les assister dans l'exécution du jugement.

Art. 35. — Des règlements détaillés de procédure seront faits par les Cours des prises elles-mêmes.

Chapitre III. — Disposition supplémentaire.

Art. 36. — Les présentes règles auront effet du jour de leur promulgation.

859

Chine. — Règlement concernant les captures en mer, promulgué le 30 octobre 1917 (Ministry of foreign affairs, Peking, *Official documents relating to the war, for the year 1917*, p. 99-100).

Chapitre Ier. — Dispositions générales.

Article 1er. — Des navires de guerre de la République de Chine peuvent, pendant la guerre, exercer les droits de visite et de recherche et capturer des navires marchands conformément aux présentes règles.

Art. 2. — Aucune visite, recherche ou capture ne doit être faite dans les eaux territoriales d'un pays neutre ou dans d'autres zones neutres spécifiées par les traités internationaux.

Art. 3. — Les navires auxquels il est référé dans les présentes règles comme ayant un caractère ennemi sont les suivants :

1° Navires arborant des pavillons ennemis.

2° Navires arborant des pavillons neutres, mais dont les propriétaires ou quelques-uns d'entre eux sont domiciliés en pays ennemis.

3° Navires employés par des pays ennemis.

4° Navires transférés à des personnes domiciliées dans la République ou dans un pays neutre avant la guerre, mais en prévision de son ouverture ou pendant la guerre et dont le transfert n'a pas été encore réalisé et n'est pas prouvé avoir été fait de bonne foi.

Art. 4. — Des marchandises ont un caractère ennemi dans les cas suivants :

1° Marchandises appartenant à des personnes domiciliées en pays ennemis.

2° Marchandises consignées en pays ennemis, ou à des sujets ennemis, par des personnes domiciliées dans la République, ou dans un pays neutre avant la guerre mais en prévision de son ouverture, ou pendant la guerre.

3° Marchandises ennemies transférées a des personnes domiciliées dans la République, ou dans un pays neutre avant la guerre mais en prévision de son ouverture, ou pendant la guerre, et dont le transfert n'a pas été encore réalisé et de toute évidence n'a pas été fait de bonne foi.

Art. 5. — Le domicile d'une personne est la région définie où elle a l'intention de résider d'une manière permanente.

Le domicile d'une personne légale est l'endroit où est établi son bureau principal.

Art. 6. — L'expression pays ennemi comprend le territoire occupé par l'ennemi.

Art. 7. — Les papiers des navires auxquels il est référé sont les suivants : 1° certificat de nationalité du navire ; 2° passeport ; 3° contrat de construction ; 4° charte-partie ; 5° acte de vente ; 6° rôle d'équipage ; 7° permis de navigation ; 8° livre de loch ; 9° journal du navire ; 10° papiers d'acquit ; 11° accords pour l'emploi des officiers et de l'équipage ; 12° certificat de santé ; 13° papiers de consignation ; 14° lettres de chargement ; 15° liste du fret.

Il n'est pas nécessaire que tous les papiers ci-dessus mentionnés soient au complet ; il faut seulement que le navire posséde ceux requis par la loi du pays auquel il appartient.

Art. 8. — La contrebande de guerre est définie et réglée en temps de guerre par des règlements de contrebande.

Ces règlements seront rendus séparément.

Art. 9. — On doit considérer comme personnes de contrebande les personnes qui sont au service militaire de pays ennemis.

Art. 10. — Un blocus peut être défini la prohibition effective par une flottille navale d'une communication avec un port ennemi.

La violation d'un blocus consiste dans une tentative d'entrer dans le rayon qui a été notifié comme étant soumis à un blocus.

Art. 11. — Une prise est ce qui a été condamné par une Cour des prises.

Chapitre II. — Visite.

Art. 12. — Les navires marchands suivants sont susceptibles de visite :

1° Navires arborant un pavillon chinois ou neutre, mais suspects d'être des navires ennemis.

2° Navires enregistrés dans la République, mais suspects d'avoir embarqué pour commercer avec l'ennemi sans une autorisation spéciale du gouvernement.

3° Navires enregistrés dans la République ou dans un pays neutre, mais suspects de transporter de la contrebande de guerre ou des personnes de contrebande.

4° Navires enregistrés dans la République ou dans un pays neutre, mais suspects de violation de blocus.

5° Navires enregistrés dans la République ou dans un pays neutre, mais suspects de donner une assistance à l'ennemi.

Art. 13. — L'officier commandant un navire de guerre peut ordonner aux navire suspects mentionnés à l'article précédent de s'arrêter et d'attendre qu'il soit procédé à une visite.

Les ordres de s'arrêter doivent être donnés aux navires au moyen d'un pavillon de signal et en même temps de sifflets à vapeur ; la nuit des lanternes à lumières blanches doivent être employées au lieu des pavillons de signal.

En cas de mauvais temps ou si un navire marchand s'abstient d'obéir aux ordres de s'arrêter donnés par sifflets, pavillons ou lumières, deux coups de canon à blanc peuvent être tirés.

Si, malgré les coups de canon à blanc, un navire marchand refuse de s'arrêter, alors des coups de canon à charge peuvent être tirés dans ses mâtures, et, s'il refuse encore de s'arrêter, dans son corps même.

Art. 14. — Après qu'un navire marchand se sera arrêté conformément aux ordres donnés, l'officier commandant du navire de guerre devra envoyer un officier dans un bateau avec deux marins pour procéder à la visite.

Art. 15. — Dès qu'il sera à bord du navire marchand, l'officier visiteur devra demander d'une façon courtoise la production des papiers du navire pour leur examen, mais si le maître du navire marchand refuse de les produire, alors il pourra l'y contraindre.

Art. 16. — Si, après examen des papiers, l'officier visiteur estime qu'aucun des prétextes à suspicion mentionnés à l'article 12 n'existe, il devra immédiatement quitter le navire par ordre de l'officier commandant le navire de guerre.

Art. 17. — En quittant le navire marchand, l'officier visiteur devra faire une inscription sur son livre de loch indiquant quand et où la visite a été faite et aussi les noms du navire de guerre et de l'officier commandant, ainsi que son propre nom.

Art. 18. — Aucune visite ne peut être faite de navires marchands convoyés par un navire de guerre neutre, mais l'officier commandant peut requérir du commandant du convoi un rapport écrit concernant la nature du chargement et la destination du navire, de manière à indiquer s'il y a ou non prétexte à suspicion dans les conditions mentionnées à l'article 12.

Art. 19. — Des examens peuvent être faits sur la propre route de voyage des navires marchands.

Chapitre III. — Recherche.

Art. 20. — Si l'officier visiteur trouve après examen des papiers du navire qu'il y a motif de suspicion, il peut procéder à une recherche.

Art. 21. — La recherche doit être faite conjointement avec le maître du navire marchand ou son représentant.

En ce qui concerne les emplacements fermés ou les objets se trouvant dans des endroits sous clef, le maître du navire marchand ou son représentant doit en ordonner l'ouverture ; s'il refuse, les mesures à cette fin peuvent être prises.

Art. 22. — Si l'officier visiteur estime pendant qu'il procède à la recherche ou après celle-ci que le navire ne doit pas être capturé, il doit immédiatement le quitter sur ordre de son commandant.

Art. 23. — Dans l'exercice de la recherche, les dispositions des articles 16 à 18 inclus peuvent être appliquées.

Art. 24. — Si l'officier visiteur estime après la recherche que le navire doit être capturé, il devra en faire rapport à l'officier commandant, et la capture devra être faite conformément aux dispositions du chapitre IV.

Chapitre IV. — Capture.

Art. 25. — Les navires suivants peuvent être capturés :

1° Navires ennemis, sauf les suivants lorsqu'ils n'ont pas de rapport avec des affaires militaires :

a) Bateaux de pêche employés le long de la côte et navires employés à un service local, avec leurs chargements et dépendances.

b) Navires servant à des œuvres religieuses, scientifiques ou philanthropiques.

c) Navires hôpitaux tels que les a définis la convention de Genève adaptée par la Conférence de la paix de la Haye à la guerre maritime.

d) Navires de cartel.

2° Navires enregistrés dans la République, mais se livrant à un commerce avec l'ennemi sans l'autorisation du gouvernement.

3° Les navires suivants doivent être capturés, qu'ils aient été enregistrés dans la République ou dans des pays neutres :

a) Navires transportant de la contrebande de guerre ou des personnes de contrebande.

b) Navires violant un blocus.

c) Navires engagés dans une reconnaissance ou toute autre action en rapport avec la guerre dans l'intérêt de l'ennemi.

d) Navires convoyés par des navires de guerre ennemis.

e) Navires résistant à une visite ou à une recherche.

f) Navires n'ayant pas tous les papiers requis par la loi ou dont les circonstances tendent à démontrer qu'ils ont caché, détruit ou contrefait leurs papiers ou qu'ils ont des papiers contradictoires.

Art. 26. — Après avoir décidé la capture d'un navire, l'officier commandant du navire de guerre doit communiquer au maître du navire les raisons de sa décision et il doit envoyer un officier de prise avec un certain nombre de marins pour prendre possession du navire.

Art. 27. — Après avoir pris possession du navire, l'officier commandant du navire de guerre doit accomplir les mesures suivantes :

1° Saisir les papiers du navire ; 2° faire un inventaire du chargement et de tous articles de valeur ; 3° fermer et sceller les cales.

Art. 28. — Sauf ce qui est commandé par des actes de guerre, le traitement de tous ceux à bord des navires doit être soumis aux règles suivantes :

1° Le maître, les officiers et l'équipage de nationalité ennemie doivent être considérés comme prisonniers de guerre, mais ils peuvent être laissés libres moyennant une promesse écrite de ne prendre, pendant la durée des hostilités, directement ou indirectement, aucun service ayant rapport avec les opérations de la guerre.

2° Le maître et les officiers de nationalité neutre ne peuvent pas être considérés comme prisonniers de guerre s'ils promettent par écrit de ne pas servir sur un navire ennemi pendant la durée de la guerre.

3° Les hommes de l'équipage et autres de nationalité neutre ne peuvent pas être considérés comme prisonniers de guerre.

Art. 29. — A l'exception des prisonniers de guerre et de ceux qui doivent être retenus comme témoins, tous passagers à bord doivent avoir la permission de descendre à terre au port le plus proche.

Art. 30. — Les moyens doivent être pris pour envoyer à sa destination tout le courrier se trouvant à bord du navire, sauf ce qui est en provenance ou à destination d'une région bloquée.

Art. 31. — L'officier commandant du navire de guerre doit aussi tôt que possible faire un rapport détaillé au ministre de la marine sur les conditions dans lesquelles le navire a été capturé.

Art. 32. — Si l'officier commandant du navire de guerre découvre, après la capture, quelque circonstance montrant que son action n'était pas justifiée, il doit immédiatement relâcher le navire.

Art. 33. — L'officier commandant du navire de guerre doit ordonner à l'officier de

prise d'expédier le navire capturé sur le port où est établie la Cour locale des prises et de lui soumettre tous les papiers du navire et les preuves pour le jugement.

Art. 34. — L'officier commandant du navire de guerre doit ordonner à l'officier de prise de faire, conjointement avec le maître du navire capturé, un rapport de toutes les marchandises facilement périssables, et qui dès lors ne peuvent pas être expédiées avec le navire.

L'officier commandant du navire de guerre peut vendre publiquement les marchandises ci-dessus mentionnées dans le port le plus voisin de la République ou d'un pays neutre, autorisation en ayant été dûment obtenue, mais il doit inscrire le prix des articles vendus sur le livre de loch et en envoyer un compte à la Cour locale des prises.

Art. 35. — L'officier commandant du navire de guerre peut, sous les conditions inévitables de la nature suivante, détruire le navire, après avoir placé en sûreté toutes les personnes, marchandises et papiers à bord :

1° Quand le navire capturé n'est pas en état de tenir la mer.

2° Quand des mouvements militaires peuvent empêcher directement qu'on s'abstienne de détruire le navire.

Art. 36. — L'officier commandant du navire de guerre doit, dans le cas des circonstances mentionnées à l'article ci-dessus, envoyer un compte détaillé des raisons impérieuses qui ont motivé son action à la Cour locale des prises et il doit en conséquence en être tenu entièrement responsable.

Art. 37. — Quand l'officier commandant d'un navire de guerre a recapturé un navire enregistré dans la République ou dans un pays neutre qui avait été capturé, mais non encore employé par l'ennemi ou envoyé dans un port ennemi par ennemi, il peut le relâcher.

Chapitre V. — Jugement.

Art. 38. — Un navire et un chargement capturés ne doivent pas être condamnés sans un jugement de la Cour des prises.

Art. 39. — Des navires ennemis doivent être condamnés.

Des marchandises ennemies sur navires ennemis doivent être condamnées.

Art. 40. — Des marchandises ennemies sur navires neutres ne doivent pas être condamnées.

Art. 41. — Des navires enregistrés dans la République et employés à un commerce avec l'ennemi sans autorisation spéciale du gouvernement doivent être condamnés.

Des marchandises sur les navires ci-dessus mentionnés ne doivent pas être condamnées, à l'exception de celles qui appartiennent à l'ennemi ou au propriétaire du navire.

Art. 42. — La contrebande de guerre doit être condamnée.

Des marchandises appartenant aux propriétaires de la contrebande de guerre doivent être condamnées.

Art. 43. — Des navires transportant de la contrebande de guerre doivent être condamnés dans les circonstances suivantes :

1° Quand les propriétaires du navire et de la contrebande de guerre sont une même personne.

2° Quand la valeur, le poids, le volume ou le fret de la contrebande de guerre forme plus de la moitié de toutes les marchandises se trouvant à bord.

3° Quand il est fait usage de moyens frauduleux pour transporter la contrebande de guerre.

Dans les circonstances prévues au numéro 3, les marchandises des propriétaires des navires doivent aussi être condamnées.

Art. 44. — Les personnes de contrebande doivent être considérées comme prisonniers de guerre.

Les navires transportant des personnes de contrebande et les marchandises ennemies à bord de ces navires doivent être condamnés sauf quand les maîtres des navires peuvent prouver qu'ils n'avaient pas eu préalablement connaissance des véritables faits.

Art. 45. — Les navires violant un blocus et leur chargement doivent être condamnés, mais si les propriétaires de la cargaison établissent qu'ils n'avaient pas connaissance de l'intention de violer le blocus, la cargaison peut être relâchée.

Art. 46. — Les navires engagés dans une reconnaissance ou dans d'autres actions se rapportant à la guerre dans l'intérêt de l'ennemi et les marchandises des propriétaires de ces navires doivent être condamnés.

Art. 47. — Les navires convoyés par des navires de guerre ennemis et leurs chargements doivent être condamnés.

Art. 48. — Les navires qui résistent à la visite ou à la recherche doivent être condamnés. Les marchandises ennemies à bord des navires ci-dessus mentionnés ainsi que celles appartenant aux maîtres et aux propriétaires de ces navires doivent être condamnées.

Chapitre VI. — Dispositions supplémentaires.

Art. 49. — Les matières non prévues au présent Règlement doivent être réglées conformément au droit, aux traités et à la coutume internationale.

Art. 50. — Le présent Règlement aura effet du jour de sa promulgation.

860

Chine. — Règlement touchant la garde de la propriété capturée dans les entrepôts navals, publié le 12 décembre 1917 (Ministry of foreign affairs, Peking, *Official documents relating to the war, for the year 1917*, p. 108).

Article 1er. — Toute propriété capturée doit être placée sous une garde particulière.

Art. 2. — Pendant la période de garde, toutes les fois qu'apparaît un danger de putréfaction ou qu'il existe une autre raison de vendre promptement la propriété, le directeur de l'entrepôt naval devra en prévenir la Cour des prises.

Art. 3. — Dès la réception de la réponse de la Cour des prises que la propriété capturée doit être promptement vendue pendant la période de garde, le directeur de l'entrepôt naval fera rapport du nom de la propriété, de sa qualité, de sa quantité, de son poids, de sa valeur estimative et des moyens qu'il propose pour sa vente, au ministre de la marine, et il lui demandera de donner des ordres pour la vente.

Art. 4. — Quand, à raison des circonstances, le temps ne permet pas de demander des ordres conformément aux dispositions de l'article précédent, le directeur peut agir à sa propre discrétion ; mais, après la vente qui aura été faite, le directeur doit faire rapport au ministre de la marine sur les circonstances qui exigeaient une action immédiate, sur la façon dont la vente a été faite, sur le nom, la qualité, la quantité, le poids et la valeur estimative de la propriété.

Art. 5. — Après que la vente aura été accomplie, un historique de la vente sera fourni à la Cour de prises. Un rapport semblable sera fait au ministre de la marine.

Art. 6. — Ce règlement aura effet de la date de sa publication.

861

Belgique. — Loi organique du Conseil des prises, promulguée le 1[er] septembre 1919 (*Moniteur belge* du 1[er] septembre 1919).

Article 1[er]. — Il est institué à Anvers un Conseil des prises.

Art. 2. — Le Conseil des prises est compétent pour statuer sur la validité des prises opérées par des capteurs de nationalité belge. Toutefois si l'intérêt en litige est couvert par le pavillon d'un État allié, le litige peut être déféré avec le consentement du gouvernement belge à la juridiction de cet État.

Le Conseil des prises peut également connaître de toutes autres affaires de prises lorsque la prise a été faite dans les eaux territoriales de la Belgique ou de ses colonies ou si l'intérêt en litige était couvert par le pavillon belge.

Art. 3. — Le Conseil des prises est composé d'un président, d'un vice-président, de deux membres effectifs et de deux membres suppléants. Le président et le vice-président sont choisis parmi les Conseillers de Cour d'appel.

Art. 4. — Les fonctions du ministère public sont exercées par un Commissaire du gouvernement et, en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci, par un Commissaire du gouvernement suppléant.

Le ministère public est entendu dans chaque affaire.

Art. 5. — Les membres et les Commissaires du gouvernement, effectifs et suppléants, sont nommés par le Roi sur la proposition des ministres de la justice et des chemins de fer, marine, postes et télégraphes.

Art. 6. — Le Conseil des prises siège au nombre de trois membres. En cas d'absence ou d'empêchement, le président est remplacé par le vice-président.

Les membres suppléants siègent en cas d'absence ou d'empêchement des membres effectifs. Ils sont appelés à siéger dans l'ordre de leur nomination.

Art. 7. — Un secrétaire-greffier, à la nomination des ministres de la justice et des chemins de fer, marine, postes et télégraphes, est adjoint au Conseil.

Art. 8. — Le président prête le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du ministre de la justice.

Les membres et les Commissaires du gouvernement, effectifs et suppléants, ainsi que le secrétaire-greffier, prêtent serment en personne ou par écrit entre les mains du président.

Art. 9. — Le Conseil statue sur la récusation du président et des membres du Conseil.

Art. 10. — Le Conseil est saisi par le Commissaire du gouvernement et par tout intéressé, sur requête.

Art. 11. — La requête des intéressés est envoyée sous pli recommandé au président. Elle est accompagnée des documents à l'appui.

Art. 12.— L'institution d'une procédure est, à la diligence du Commissaire du gouvernement, rendue publique par la voie du *Moniteur belge* et de deux journaux d'Anvers.

La publication énonce sommairement l'objet du litige et indique le jour, l'heure et le lieu de réunion du Conseil. Elle contient en outre sommation à tous intéressés de comparaître en personne ou par mandataire spécial et déclaration formelle qu'il sera procédé aux débats tant en leur absence qu'en leur présence. En tant que les circonstances le permettent, un exemplaire du *Moniteur* est adressé par voie diplomatique ou sous pli recommandé aux intéressés dont les noms et domiciles sont connus. Cet avis n'est pas substantiel.

Art. 13. — Le ressortissant d'un État ennemi ne peut comparaître en personne de-

vant le Conseil que moyennant l'autorisation de ce dernier. Il est admis à se faire représenter.

Art. 14. — Nul ne peut représenter une partie devant le Conseil s'il n'est belge et inscrit au tableau de l'ordre des avocats.

Art. 15. — Le Conseil se réunit sur convocation du président.

Art. 16. — Le Conseil siège en séance publique ; le huis clos doit être prononcé par le Conseil sur la réquisition du Commissaire du gouvernement.

Art. 17. — Le Conseil décide si l'instruction se fait oralement ou par écrit. Si elle a lieu par écrit, le Conseil désigne parmi ses membres un rapporteur qui, l'instruction terminée, résume en séance du Conseil les faits de l'affaire et les moyens des parties, sans donner son avis.

Art. 18. — Les témoins et experts sont entendus sous serment.

Art. 19. — Les déclarations des témoins et experts sont recueillies par la sténographie.

Art. 20. — Les débats sont consignés par le secrétaire-greffier dans des procès-verbaux auxquels les signatures du président et du secrétaire-greffier confèrent l'authenticité.

Art. 21. — Le Conseil apprécie souverainement si ses délibérations ont lieu publiquement ou à huis clos.

Art. 22. — Les décisions du Conseil sont prises à la majorité. Elles sont motivées et publiées au *Moniteur*.

Art. 23. — Elles sont exécutoires le lendemain de leur publication. Si la valeur du litige dépasse 20.000 francs, le jugement est susceptible d'appel. L'appel est porté devant la Cour d'appel de Bruxelles siégeant toutes chambres réunies. Il n'y a aucun autre recours. Si la Cour internationale des prises prévue par l'article 3 de la convention de la Haye du 18 octobre 1907 est instituée, les appels y seront portés.

Art. 24. — Toute prise déclarée bonne et valable par le Conseil appartient pour la totalité à l'État belge.

Art. 25. — Tous les actes de procédure sont exempts de timbre et de l'enregistrement.

Art. 26. — Chaque partie supporte les frais occasionnés par sa défense. Les autres frais du secrétariat et autres dépenses résultant du service du Conseil des prises sont à la charge de l'État.

Art. 27. — A la requête de l'autorité maritime ou militaire, le président du Conseil des prises peut ordonner toute mesure urgente et provisoire sans préjudice aux droits des intéressés.

Art. 28. — Le privilège des frais de conservation prévu à l'article 20-4° de la loi du 16 décembre 1851 et à l'article 23-1° du livre II du code de commerce subsiste jusqu'au remboursement de ces frais, tant sur les choses qui en ont été l'objet que sur leur prix.

Art. 29. — En cas de réquisition ou de destruction volontaire par l'autorité maritime ou militaire, avant que le Conseil ait statué, les biens détruits ou réquisitionnés. seront représentés par leur valeur au moment de la réquisition ou de la destruction volontaire.

La valeur des navires est déterminée suivant l'article 6 de l'arrêté-loi du 2 février 1916.

Art. 30. — Un arrêté royal détermine les indemnités à allouer aux membres du Conseil des prises ainsi qu'aux Commissaires du gouvernement et au greffier.

Art. 31. — Toutes dispositions contraires au présent arrêté-loi sont abrogées.

TABLES DES MATIÈRES

(DOCUMENTS 671 à 861)

TABLE GÉOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE

ALLEMAGNE

AUTRICHE

AUTRICHE-HONGRIE

BELGIQUE

BRÉSIL

BULGARIE

CHINE

COLOMBIE

RÉPUBLIQUE DE CUBA

DANEMARK

ÉQUATEUR

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

FINLANDE

FRANCE

(1) Une Note semblable a été remise à la même date aux ambassadeurs de France, de Russie, d'Italie, ainsi qu'au ministre de Belgique, et le 24 janvier 1916, à l'ambassadeur du Japon.

(2) Des communications semblables ont été adressées à la même date aux ambassadeurs de France, de Russie et d'Italie ainsi qu'au ministre de Belgique, et le 1er juin 1916 à l'ambassadeur du Japon : ce dernier avait écrit le 18 mai 1916 au secrétaire d'État des États-Unis que le gouvernement japonais se trouvait en complet accord de vues avec les gouvernements des alliés du Japon pour décliner la suggestion proposée par M. Lansing.

GRÈCE

GUATÉMALA

HONDURAS

(1) Un Memorandum semblable a été remis le 22 mars par l'ambassadeur de France et le 23 mars par les ambassadeurs de Russie et d'Italie et par le ministre de Belgique.

HONGRIE

ITALIE

PORTUGAL

PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES

ROUMANIE

RUSSIE

II

TABLE ANALYTIQUE

(Les chiffres renvoient aux pages).

A

B

C

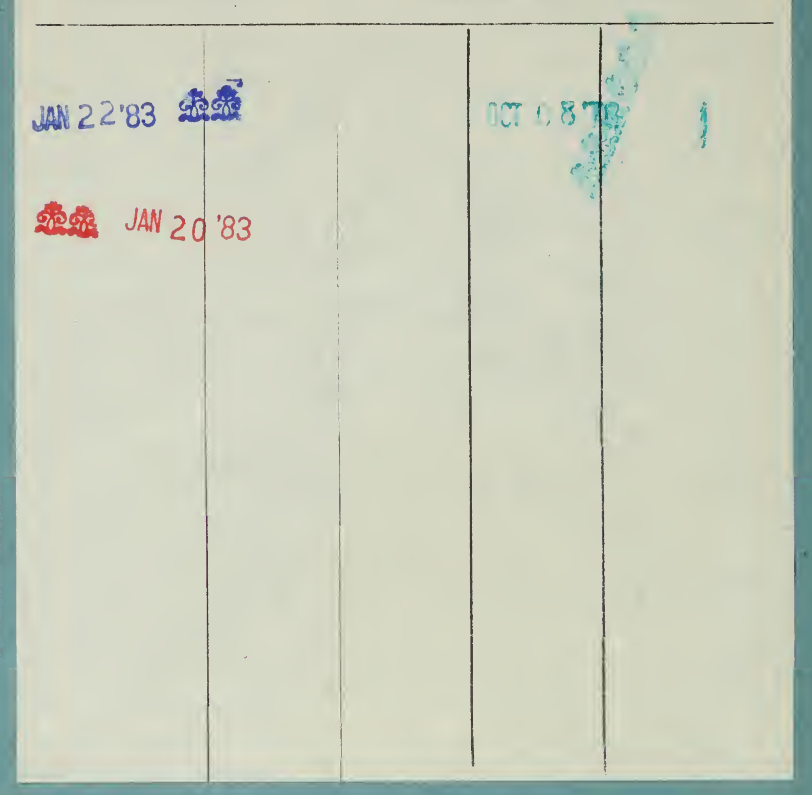
S

T

V

Z

Imp. Thevenot, Etab. A. Brulliard, succ. Saint-Dizier (Haute-Marne).


JAN 22 '83
JAN 20 '83


U D' / OF OTTAWA
COLL ROW MODULE SHELF BOX POS C
333 04 07 03 01 02 0